

N° 5465⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI**modifiant****a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics****b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(6.12.2005)

En date du 25 octobre 2005, le Conseil d'Etat avait émis un premier avis au sujet du projet de loi modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, projet de loi élaboré par le ministre des Transports et qui lui avait été transmis pour avis par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, le 28 avril 2005.

Dans son prédit avis, le Conseil d'Etat estimait qu'un examen au fond du texte proposé ne s'imposait pas, mais qu'en raison de la non-exécution de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, il convenait d'abord de rapporter ladite loi et de présenter un nouveau projet de loi reflétant mieux la nouvelle politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports publics. Ayant appris depuis que son appréciation reposait partiellement sur des informations erronées, notamment quant à la désignation des membres du conseil d'administration de l'établissement public chargé par la loi de 2004 de prendre les décisions en matière d'organisation des transports publics, le Conseil d'Etat se voit actuellement en mesure d'examiner l'ensemble du texte qui lui a été soumis.

Il en résulte que sa proposition initiale de rapporter la loi de 2004 avant de présenter un nouveau texte en devient caduque, tout comme son annonce qu'il devrait refuser sa dispense du second vote constitutionnel au texte s'il était adopté par la Chambre des députés dans sa forme actuelle.

Tout en consentant donc de se prononcer désormais sur l'ensemble du texte lui soumis, le Conseil d'Etat maintient toutefois ses réserves quant à la nouvelle orientation de la politique en matière de transports publics consistant en la réintégration de pratiquement tout le pouvoir décisionnel au ministre des Transports, alors que les auteurs de la loi de 2004, votée à une large majorité à la Chambre des députés, préconisaient justement une très large délégation légale des pouvoirs à un établissement public indépendant et autonome.

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer à la nouvelle orientation politique. Il regrette toutefois qu'il n'ait pas été attendu d'évaluer les avantages et les désavantages de la politique souhaitée en 2004 par le législateur avant de présenter une politique fondamentalement différente.

Comme il l'avait déjà annoncé dans son avis du 25 octobre 2005, le Conseil d'Etat persiste à croire que la création d'un établissement public, initialement chargé de la quasi-plénitude des pouvoirs en matière de transports publics, ne se justifie plus dans la perspective d'un transfert important vers le ministre des pouvoirs qui lui avaient été délégués par le législateur. Aussi la nette préférence du Conseil d'Etat irait-elle vers une abrogation des textes régissant la RGTP qui devient la CdT. Comme la RGTP semble toutefois avoir commencé ses activités et que même du personnel aurait été engagé, il s'avère difficile actuellement de faire marche arrière avec les effets négatifs qu'une telle démarche pourrait constituer principalement pour les membres du personnel concernés.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat, tout en n'étant pas convaincu de la politique nouvelle telle qu'elle est poursuivie par les auteurs du projet, ne s'oppose pas au projet de loi soumis à son avis, sous réserve des observations qui suivent.

*

EXAMEN DES TEXTES

Intitulé

Comme le projet de loi vise aussi la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu qui a subi depuis son adoption de très nombreuses modifications, il convient de faire référence à la loi *modifiée* du 4 décembre 1967.

Article 1er

Cet article prévoit à l'endroit du paragraphe 1er que les termes „la RGTP“, „à la RGTP“ et „de la RGTP“, utilisés aux articles 3, 14, 15, 18, 20 et 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics sont respectivement remplacés par „le Ministre“, „au Ministre“ et „du Ministre“.

D'un point de vue purement formel et dans la tradition des règles de la légistique communément admises, le Conseil d'Etat suggère d'écrire à chaque occurrence dans le dispositif le terme „Ministre“ avec une lettre initiale minuscule. Quant au fond, les dispositions visées sont loin d'être anodines alors qu'elles ont justement pour effet de restaurer le ministre des Transports dans la quasi-intégralité des compétences de l'autorité organisationnelle des transports publics, compétences qui avaient été dévolues à la RGTP par la loi de 2004. Comme il l'a indiqué dans son avis du 25 octobre 2005, ces dévolutions de pouvoir au ministre dénaturent, aux vues du Conseil d'Etat, l'esprit de la loi sur les transports publics qui n'a même pas une année d'existence réelle à la date d'émission du présent avis. Comme il l'a indiqué ci-avant, le Conseil d'Etat n'entend toutefois pas s'opposer à la nouvelle orientation politique qui se traduit par les changements proposés au niveau du paragraphe 1er du présent article.

La rédaction du deuxième paragraphe qui prévoit le remplacement des termes „RGTP“ par les termes „CdT“ (Communauté des Transports) aux articles 8, 9, 10, 11, 13, 16 et 17 de la loi du 29 juin 2004 n'appelle pas d'observation. Au fond, le Conseil d'Etat salue la désignation nouvelle de l'établissement public alors que la notion de „Régie“ est une forme juridique inconnue par le droit administratif luxembourgeois.

Article 2

Les auteurs proposent de supprimer au niveau de l'article 1er de la loi du 29 juin 2004 les termes „aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et“, aux motifs qu'ils feraient double emploi avec les dispositions plus concises de l'article 6 qui prévoient que le ministre détermine l'offre des services de transports publics „en prenant entre autres en compte les orientations politiques en matière budgétaire et de finances publiques“.

Le Conseil d'Etat ne partage pas cette approche. Il ne voit pas en quoi la rédaction de l'article 6 serait une incitation suffisante pour amener le ministre à opérer des choix présentant les garanties d'économicité requises par l'actuel libellé de l'article 1er qu'il avait lui-même proposé dans son avis du 30 mars 2004 à propos du projet qui allait devenir la loi du 29 juin 2004.

Aussi s'oppose-t-il à la suppression des termes visés.

Article 3 (2 selon le Conseil d'Etat)

Cet article porte modification de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 29 juin 2004 dans le sens que désormais le ministre et non plus la RGTP conclura des conventions concernant le transport public confiné aux territoires des communes et syndicats de communes. Il est prévu de compléter la notion de syndicat de communes qui figure déjà dans la loi de 2004 par les termes „ayant comme objet principal l'activité de transport public“. Le Conseil d'Etat ne comprend pas le sens de cet ajout, alors que des syndicats communaux n'ayant pas pour objet principal l'activité de transport public peuvent également s'occuper accessoirement de l'organisation du transport public confiné au territoire de leurs communes membres. Tel est notamment le cas pour les syndicats à vocations multiples.

Le Conseil d'Etat propose partant de faire abstraction de l'ajout des termes „ayant comme objet principal l'activité de transport public“.

Articles 4 à 6 (3 à 5 selon le Conseil d'Etat)

Les dispositions prévues sous ces articles apportent une série de clarifications rédactionnelles aux articles 3, 4 et 5 de la loi du 29 juin 2004. Pour les motifs développés par les auteurs dans le cadre du commentaire de ces mêmes articles, le Conseil d'Etat est en mesure d'approuver ces modifications, dont le libellé ne comporte pas d'observation.

Article 7 (6 selon le Conseil d'Etat)

Cet article porte profonde modification de l'orientation politique que le législateur de 2004 avait voulu donner à l'organisation des transports publics au Luxembourg. Les principales compétences dévolues en la matière à la RGTP sont désormais ramenées dans les attributions du ministre des Transports. Du point de vue de la technique législative, cette option politique se traduit par le remplacement des dispositions contenues aux articles 6 et 7 de la loi actuelle par des dispositions nouvelles introduites aux articles 6 et 7 et dans des articles *7bis* et *7ter* nouvellement créés.

L'article 7 (6 selon le Conseil d'Etat) du projet énumère les principales compétences désormais réservées au ministre en s'inspirant très étroitement du libellé du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi actuelle concernant les compétences de la RGTP en matière organisationnelle. Outre quelques modifications rédactionnelles qui trouvent l'accord du Conseil d'Etat, le libellé de l'article 6 se distingue de la version actuelle du paragraphe 2 sur deux points de fond:

- la partie de phrase permettant à la RGTP de faire dépendre l'attribution d'une prestation de transport public des résultats d'une adjudication publique est omise;
- la liste des services spécialisés réguliers et des services occasionnels est étendue aux services opérés dans l'intérêt des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

L'omission de la faculté de faire dépendre l'attribution de services de transport public des résultats d'une soumission publique est motivée par les auteurs du projet par l'affirmation que le ministre dispose de toute façon du droit de faire dépendre l'attribution et l'exploitation d'un service de transport public du résultat d'une mise en concurrence. Toujours d'après les auteurs, il importerait plutôt de déterminer les cas où l'autorité organisatrice serait obligée de procéder par adjudication publique.

Le Conseil d'Etat partage cette approche qui se concilie avec sa position traditionnelle consistant à favoriser le recours à la procédure de l'adjudication publique aussi souvent que faire se peut, même dans des cas qui ne seraient pas expressément prévus par la législation sur les marchés publics. Toutefois, plutôt que de faire abstraction de la disposition traitant de la faculté de prendre recours à la procédure de mise en concurrence publique, le Conseil d'Etat préconise l'ajout des termes suivants à la fin de la disposition contenue au quatrième tiret de l'article 6 de la loi de 2004:

„Sauf décision contraire dûment motivée, le ministre fait dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;“.

Quant à la deuxième modification proposée, le Conseil d'Etat en est à se demander si l'énumération des prestations de transports concernées n'est pas trop précise et ne risque pas de rendre inapplicable la disposition en question à des situations comparables mais non spécialement visées par le libellé proposé. Le Conseil d'Etat pourrait dès à présent s'accommoder d'une formulation moins précise susceptible de couvrir la généralité des cas envisageables.

Article 8 (7 selon le Conseil d'Etat)

Cet article remplace les dispositions actuelles de l'article 7 en y intégrant les dispositions contenues à l'article 12 de la loi actuelle avec de légères adaptations rédactionnelles pour tenir compte de la terminologie utilisée aux articles 3 et 4 et pour éviter des redites avec d'autres dispositions.

Les textes proposés trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat est également en mesure d'approuver l'omission dans le nouveau libellé du troisième tiret du paragraphe 3 de l'article 12 concernant la dispense d'autorisation des services de navette de touristes qui se trouvent désormais soumis à autorisation du ministre en application du Règlement CEE 684/92.

Article 9 (8 selon le Conseil d'Etat)

Cet article introduit dans la loi deux articles nouveaux, à savoir un article *7bis* fixant les attributions et missions de la Communauté des Transports (ci-après: CdT) qui prend la succession juridique de l'actuelle RGTP et un article *7ter* qui règle l'organisation de la CdT.

1. Quant à l'article *7bis*, le premier alinéa du paragraphe 1er comporte énumération des principaux objectifs de la CdT. Vu les attributions relativement réduites laissées à la CdT qui, outre l'organisation d'une centrale de mobilité, se limitent pour l'essentiel à conseiller le ministre en matière de transports publics, cette énumération apparaît trop ambitieuse au Conseil d'Etat. Elle manque par ailleurs du caractère normatif indispensable pour en faire une disposition légale.

La disposition prévoit en outre de faire de la CdT un établissement public „à caractère industriel et commercial“. Cette notion connue par certaines législations étrangères est parfaitement inconnue en droit administratif luxembourgeois, alors même qu'elle est utilisée dans une instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière d'établissements publics à créer. Comme le Conseil d'Etat a pu le relever précédemment, cette instruction du Gouvernement n'a aucun caractère normatif et obligatoire et ne peut dès lors servir que de ligne de conduite, comme son nom l'indique, pour les auteurs de projets de loi concernant des établissements publics.

Comme l'article 108*bis* de la Constitution ne connaît que la seule notion d'„établissement public“, le Conseil d'Etat, pour des raisons de sécurité juridique évidentes, propose de supprimer le qualificatif „industriel et commercial“ qui par ailleurs n'apporte aucune plus-value juridique par rapport à la notion d'„établissement public“.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de donner au premier alinéa du paragraphe 1er le libellé suivant:

„Il est créé un établissement public sous la dénomination „Communauté des Transports“, en abrégé CdT, dont l'objet est fixé ci-après au paragraphe 2.“

Comme la principale compétence dont disposera la CdT consiste à mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion, le Conseil d'Etat propose de faire figurer cette compétence au début du paragraphe 2 qui se lira comme suit:

„2. La CdT a pour objet de mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion en vue de faciliter l'accès aux transports en commun. A cet effet, les missions suivantes lui incombent:

- promouvoir les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- être accessible par tous les moyens de communication existants ainsi que par contact direct au guichet;
- assurer la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- analyser les besoins nouveaux et gérer les réclamations qui sont portées à sa connaissance.

La CdT a en outre pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;
- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.“

Finalement, le Conseil d'Etat constate que la dernière phrase du troisième alinéa du paragraphe 1er de l'actuel article 6 prévoyant que „Elle (la RGTP) est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.“ n'a pas été reprise dans le projet sous avis. Le commentaire ne donne aucune motivation pour cette omission. A défaut d'explications convaincantes, le Conseil d'Etat demande la réintroduction de la disposition omise à la suite du troisième alinéa du paragraphe 1er de l'article 7*bis*.

2. L' *article 7ter* porte organisation de la CdT qui se greffe sur celle de la RGTP avec les différences suivantes:

- le conseil d'administration est élargi à 12 membres et sera composé dorénavant à parité de représentants de l'Etat et de représentants des principaux opérateurs, des communes et syndicats de communes et des usagers;
- l'organisation interne a été mise en conformité avec l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 concernant les établissements publics.

Le Conseil d'Etat note que le principal avantage mis en avant par les auteurs de la loi du 29 juin 2004, à savoir l'absolue indépendance de la RGTP par rapport aux principaux opérateurs (CFL, TICE, AVL et FLEAA), se trouve désormais abandonné.

Le Conseil d'Etat admet qu'une indépendance aussi absolue de la CdT par rapport aux opérateurs ne se justifie plus à partir du moment où ses attributions se trouvent largement diminuées en faveur du ministre. Aussi peut-il accepter la suppression de la liste des personnes visées au deuxième tiret du quatrième alinéa du paragraphe 1er de l'actuel article 7 concernant les incompatibilités pour devenir membre du conseil d'administration.

Dans ce même ordre d'idées, le Conseil d'Etat demande la suppression du premier tiret concernant les incompatibilités des membres du Gouvernement, des députés et des conseillers d'Etat. De telles incompatibilités figurent d'ailleurs très rarement dans d'autres lois organiques d'établissements publics et ne se justifient que dans le cas d'une éventuelle incompatibilité avec les principes de la séparation des pouvoirs, ce qui serait uniquement le cas pour les membres de la Chambre des députés à l'exclusion des membres du Gouvernement et des conseillers d'Etat. Si le Gouvernement ne souhaite pas voir figurer des membres de ces institutions dans des conseils d'administration, il n'a qu'à ne pas en nommer, sans qu'il ne soit besoin de créer une incompatibilité par la loi.

Le Conseil d'Etat se félicite aussi de ce que les nominations des membres du conseil d'administration se feront désormais par le Grand-Duc et non plus par le seul ministre des Transports, ce qui aura pour avantage que les nominations auront fait l'objet d'une délibération par le Gouvernement en conseil et d'une publication au Mémorial.

Par contre le Conseil d'Etat, tout comme il l'avait fait dans son avis du 30 mars 2004 relatif au projet de loi qui allait devenir la loi du 29 juin 2004, insiste, au vu de l'article 36 de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle, à ce que, à l'instar des établissements publics récemment créés, les rémunérations et indemnités revenant aux membres du conseil d'administration et à son secrétaire soient fixées par règlement grand-ducal. Cette proposition avait été retenue par le législateur de 2004.

Sauf à se référer à l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 dont question ci-avant qui est dépourvue de tout caractère obligatoire, les auteurs ne justifient d'ailleurs aucunement le remplacement de la formule proposée par le Conseil d'Etat par une disposition nouvelle qui attribue compétence au Gouvernement en conseil pour la fixation des rémunérations des membres du conseil d'administration.

Le paragraphe 6 de l'article *7ter* se lira partant impérativement comme suit:

„6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixés par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.“

Articles 10 et 11

Ces articles portent modification des articles 8 et 9 de la loi traitant du statut du personnel de la CdT et de la situation particulière des agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes et des CFL affectés à des tâches relevant des compétences de la CdT.

Il est proposé d'enlever son caractère provisoire à la disposition dérogatoire prévue à l'article 8 de la loi de 2004 concernant uniquement les agents publics affectés à ces tâches au moment de l'entrée en vigueur de la loi pour en faire une disposition définitive. Il est prévu par ailleurs de régler dans la loi les questions liées à l'organisation du travail et à la hiérarchie des agents concernés.

Le Conseil d'Etat tient à rappeler qu'à l'occasion de son avis du 30 mars 2004, il a dû s'opposer formellement aux intentions des auteurs de l'époque de détacher des fonctionnaires et des employés de l'Etat temporairement à la RGTP en vue d'y effectuer des tâches relevant des compétences de la RGTP, en raison de l'impossibilité, d'une part, de détacher des agents jouissant d'un statut public à une institution dont le personnel est soumis à un régime de droit privé, et, d'autre part, en raison de

l'impossibilité juridique de détacher des agents publics de l'Etat à un établissement public (article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 sur le statut des fonctionnaires de l'Etat).

Le Conseil d'Etat proposait à l'époque qu'il pouvait à la limite se déclarer d'accord avec une formulation qu'il proposait et qui à titre temporaire devait permettre le démarrage de la RGTP. La formulation proposée par le Conseil d'Etat fut introduite dans la loi de 2004 où elle figure sous l'article 9.

Les auteurs du projet de loi sous avis entendent faire de cette disposition temporaire une disposition définitive en proposant la radiation du terme „transitoire“ au niveau de l'article 8 et de rayer les termes „au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi“ au niveau de l'article 9.

Pour les mêmes motifs que ceux invoqués dans son avis du 30 mars 2004, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à ces propositions.

La même remarque vaut à l'égard de l'alinéa nouveau qu'il est prévu d'introduire à l'article 9 et qui a pour objectif de transférer le pouvoir hiérarchique de leur administration d'origine au conseil d'administration de la CdT pour les agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes et des CFL qui s'occupent de tâches qui sont de la compétence de la CdT.

Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à cet ajout.

En effet, comme il n'est pas opéré de détachement formel des agents concernés à la CdT pour les raisons développées ci-avant, il ne saurait y avoir non plus de transfert d'une partie des droits et devoirs des agents à la CdT, en l'occurrence le pouvoir hiérarchique sur ces agents.

Pour tous ces motifs, le Conseil d'Etat propose de laisser tant l'article 8 que l'article 9 en l'état, quitte à se limiter à remplacer les termes RGTP par les termes CdT.

Une modification des textes actuels ne se justifie pas pour résoudre d'éventuels problèmes liés au pouvoir d'organisation du travail et de donner les instructions nécessaires aux agents concernés. Ces problèmes pourront aisément trouver une solution par un arrangement à faire entre le conseil d'administration de la CdT et le chef hiérarchique d'origine, sans qu'il ne soit besoin de prévoir cette faculté expressément dans la loi.

Article 12 (9 selon le Conseil d'Etat)

Cet article a pour objet d'apporter un certain nombre d'améliorations rédactionnelles aux dispositions financières telles qu'elles figurent à l'article 10 de la loi de 2004. Une disposition nouvelle tend aussi à élargir le pouvoir de contrôle de la Cour des comptes sur les finances de la CdT.

Toutes ces dispositions rencontrent l'accord du Conseil d'Etat.

Article 13 (10 selon le Conseil d'Etat)

Cet article rend applicables les dispositions de l'article 150 de la LIR concernant l'impôt sur le revenu à la CdT à l'instar de ce qui fut réalisé en faveur de la RGTP par la loi du 29 juin 2004. Il n'appelle dès lors pas d'observation, sauf que d'un point de vue formel et dans le respect des règles de la légistique communément admises, il se recommanderait de transférer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 de la loi actuellement en vigueur à l'article 24 (21 selon le Conseil d'Etat) du projet de loi sous examen, alors que celle-ci vise à modifier non pas une disposition de la loi précitée du 29 juin 2004 mais une disposition de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Articles 14 et 15 (11 et 12 selon le Conseil d'Etat)

Ces articles ne sont que la conséquence logique de la substitution de la CdT à la RGTP ainsi que de la réorganisation subséquente du texte. Ils n'appellent de ce fait pas d'observation.

Articles 16 à 18 (13 à 15 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article 19 (16 selon le Conseil d'Etat)

L'article 19 innove en ce qu'il permet la constitution de conférences régionales de transport ayant pour mission de coordonner les demandes en matière de transport émanant des communes. Si l'idée ne manque certes pas de bon sens, on peut néanmoins se demander si la création d'un échelon inter-

médiaire supplémentaire ne risque pas de donner naissance à deux autres problèmes potentiels, à savoir, d'une part, la coordination entre les différentes conférences régionales, et, d'autre part, la cohérence dans le traitement des questions de transport entre les régions où de telles conférences fonctionnent, et les autres. En effet, il ne ressort pas clairement du texte qui devra prendre l'initiative de la création de ces conférences, c'est-à-dire si elles seront d'office mises en place pour tout le territoire, ou bien si l'initiative devra provenir des communes intéressées.

Dans la mesure où les auteurs du projet de loi entendraient maintenir l'introduction de conférences régionales de transport, il se recommanderait de compléter le paragraphe 2 de l'article 7bis concernant les missions et attributions de la CdT par un tiret y relatif à insérer à la suite du sixième tiret de l'alinéa 1 (alinéa 2 selon le Conseil d'Etat). La proposition de texte faite par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7bis ci-avant serait dès lors à adapter en conséquence.

Article 20 (17 selon le Conseil d'Etat)

Les modifications en matière d'arrêts et de haltes n'appellent de la part du Conseil d'Etat pas de plus amples observations que celles longuement exposées dans le commentaire des articles.

Articles 21 à 23 (18 à 20 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article 24 (21 selon le Conseil d'Etat)

Compte tenu de l'observation y relative à l'endroit de l'article 13 (10 selon le Conseil d'Etat) et aux fins d'éviter toute insécurité juridique, ainsi que pour marquer la continuité voulue entre la RGTP et la CdT, le Conseil d'Etat marque une nette préférence à voir l'article sous examen libellé comme suit:

„**Art. 21.** A l'article 150 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, les termes „Régie Générale des Transports Publics“ sont remplacés par ceux de „Communauté des Transports“.“

Article 25 (22 selon le Conseil d'Etat)

Au vu des difficultés d'ordre juridique que le Conseil d'Etat a exposées dans son avis du 25 octobre 2005 au sujet du vide juridique qui a potentiellement régné entre le 1er janvier 2005 et la date de nomination des membres des organes de la RGTP et afin de valider *a posteriori* les situations de fait créées le cas échéant depuis le 1er janvier 2005, le Conseil d'Etat recommande que tant le ministre que la CdT assument, chacun pour sa part, la responsabilité pour les engagements pris par la RGTP, ceci suivant les compétences qui leur sont attribuées par la loi en projet.

De l'avis du Conseil d'Etat, une telle formule qui tiendrait compte de la redistribution des compétences initialement du ressort de la RGTP entre le ministre et la CdT, telle qu'effectuée par le projet de loi sous examen, pourrait se lire comme suit:

„**Art. 22.** Le ministre et la Communauté des Transports reprennent, chacun dans les limites des compétences qui découlent de la présente loi, les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics telle qu'instituée par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.“

Pour ce qui est du deuxième alinéa de l'article sous revue, le Conseil d'Etat estime qu'il serait préférable, le cas échéant, de remplacer explicitement, dans chaque loi où elle survient, la notion de „Régie Générale des Transports Publics“ par celle de „Communauté des Transports“ alors que le nombre des lois potentiellement concernées devrait être extrêmement restreint.

Article 26 (23 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 décembre 2005.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

