

N° 5823⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI**sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée
du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande
voirie de communication et d'un fonds des routes**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(31.3.2009)

En application de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le président de la Chambre des députés a, par dépêche du 9 février 2009, saisi le Conseil d'Etat d'une série d'amendements au projet de loi sous examen. Ces amendements étaient accompagnés d'un texte coordonné tenant compte tant des propositions du Conseil d'Etat que la commission des Travaux publics a fait siennes que des amendements que la commission a retenus en séance du 13 janvier 2009.

Le projet de loi en question avait fait l'objet d'un premier avis du Conseil d'Etat le 7 octobre 2008.

La commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat quant à un certain nombre de ses propositions dont entre autres la nouvelle structure à accorder au projet de loi et l'insertion dans la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds de routes d'un article à part énumérant les contournements d'agglomérations.

Par contre, le Conseil d'Etat note que quant à d'autres de ses propositions il n'a pas été suivi du tout ou seulement très partiellement. C'est notamment le cas pour la structure préconisée par le Conseil d'Etat et comportant une subdivision en cinq chapitres, dont le chapitre III aurait porté sur tous les éléments de la loi en projet concernant la grande voirie.

Il note encore que la commission parlementaire estime „qu'il n'est pas recommandé d'harmoniser le régime des permissions de voirie en relation avec la mise en place des différents types d'infrastructures publiques que sont les télécommunications, l'électricité, le gaz et l'eau“. Les dispositions légales autorisant l'utilisation du domaine public pour compte des trois premiers types d'infrastructures continueront dès lors à diverger, tandis que le principe de la gratuité d'utilisation du domaine public ne sera pas donné du tout pour compte des infrastructures réservées à l'approvisionnement en eau potable et à l'évacuation des eaux de pluie et des eaux usées.

Contrairement à ce qu'énonce l'intitulé modifié du projet de loi, son dispositif étend l'application du régime des permissions de voirie au domaine ferroviaire. Dans ces conditions, il conviendra de prévoir un chapitre à part dédié à cet aspect des dispositions légales prévues. Comme le Conseil d'Etat le soulignera à l'endroit de l'article afférent, il y aura lieu de préciser davantage pour le domaine ferroviaire les conditions et modalités de mise en œuvre du nouveau régime légal des permissions de voirie plus particulièrement valables par ailleurs pour le domaine routier, afin d'éviter des insécurité juridiques et des interprétations divergentes des règles applicables sur les deux domaines publics qui pourraient s'avérer des sources de litiges et de procès judiciaires.

Quant à la forme, les auteurs des amendements sous examen ont omis d'identifier les modifications du projet de loi qu'ils proposent, sous forme d'amendements, mais ils se limitent à indiquer les articles du projet de loi qu'ils entendent voir modifier. Le Conseil se tiendra dès lors à la numérotation des articles du texte coordonné joint aux amendements.

Quant aux autres observations que le projet de loi amendé soulève par ailleurs, il renvoie à l'examen ci-après des articles amendés.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Intitulé et structure du projet de loi

La commission parlementaire entend suivre les recommandations du Conseil d'Etat quant à la façon de rédiger l'intitulé.

Dans la mesure où le projet de loi s'étend également à des modifications de l'application des permissions de voirie au domaine ferroviaire et demandera dès lors une modification de la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer (cf. article 8 du texte coordonné), l'intitulé de la loi en projet devra se lire comme suit (suite à l'abandon de l'idée préconisée par le Conseil d'Etat d'aligner les législations adoptées dans le cadre de la libéralisation des secteurs des télécommunications, de l'électricité et du gaz naturel et d'y intégrer les infrastructures de l'eau):

„Projet de loi relative au régime des permissions de voirie et modifiant a) la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes et b) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer“

Article 1er

En omettant la détermination des conditions et modalités d'établissement des permissions de voirie par voie d'un règlement grand-ducal, les décisions d'attribuer ou de refuser les permissions de voirie qui, selon les auteurs des amendements, seront le propre du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, apparaissent comme des décisions administratives individuelles prises en exécution de la loi en projet et devant par ailleurs respecter les règles de la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse et du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 pris en son exécution. Elles sont par ailleurs susceptibles d'un recours devant le juge administratif, comme prévu à l'article 11 du texte coordonné joint aux amendements sous examen.

Dans la mesure où la permission de voirie sollicitée aura vocation à affecter le domaine ferroviaire, les dispositions de la loi du 17 décembre 1859 seront d'application dans les mêmes conditions. Par analogie, une permission censée intervenir dans le domaine de la grande voirie devra de même tenir compte des exigences de la loi précitée du 16 août 1967.

Article 2

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat avait critiqué à différents égards le relevé des définitions proposées par les auteurs du projet gouvernemental, entre autres parce que les définitions faisaient en partie double emploi avec celles de la réglementation routière tout en s'en écartant pour certaines d'entre elles quant à la portée des termes définis.

La commission parlementaire n'entend pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, au motif que les deux membres du Gouvernement en charge des Travaux publics et des Transports se seraient mis d'accord pour ne pas accorder les définitions dans les textes légaux et réglementaires dont ils ont la charge.

Le Conseil d'Etat en prend note tout en attirant l'attention sur les problèmes de lecture des lois et règlements, lorsque les personnes intéressées doivent de cas en cas se familiariser avec une terminologie qui change de sens d'un texte à l'autre.

Quant à l'omission de retenir la terminologie couramment utilisée en matière de réglementation routière et compte tenu de ce que les termes visés ne sont pas seulement employés dans la législation indigène, mais figurent aussi dans des textes internationaux, le Conseil d'Etat se demande néanmoins s'il n'y aurait pas avantage:

- à parler à l'endroit des définitions de l'accotement et de la bande de verdure de „partie carrossable“ ou de „voie de circulation“ plutôt que de „voie charretière“;
- à aligner la définition du prestataire d'un service public à d'autres textes légaux en parlant de „personnes de droit public ou de droit privé chargées d'un service d'intérêt général“;
- à prévoir à côté de la définition de la „voirie normale de l'Etat“ également celle de la „voirie de l'Etat“ tout court et celle de la „grande voirie“, alors que le dispositif de la loi en projet ne vise pas seulement la voirie normale de l'Etat, mais évoque itérativement aussi la voirie de l'Etat, en général, et la grande voirie.

Si les auteurs des amendements n'entendent pas suivre le Conseil d'Etat sur ce dernier point, il faut se demander si l'obligation de la permission de voirie ne s'applique pas aussi aux pistes cyclables

étatiques si celles-ci évoluent en site propre ou sont situées le long d'un axe relevant de la grande voirie de l'Etat. Qu'en est-il par ailleurs de cette contrainte en relation avec un chemin pour piétons aménagé sur le domaine public de l'Etat?

Article 3

Sans observation, alors que le Conseil d'Etat a été suivi quant aux propositions de texte formulées dans son avis précité du 7 octobre 2008.

Article 4

La commission parlementaire entend ne pas suivre la proposition du Conseil d'Etat qui conduisait à l'obligation pour le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'élaborer pour chaque emprise un plan d'alignement. Le Conseil d'Etat fait remarquer que le texte de l'article 4 qu'il avait proposé dans son avis du 7 octobre 2008 prévoyait le plan d'alignement à titre facultatif dans certaines hypothèses.

Or, la lecture que le Conseil d'Etat fait du texte proposé par les auteurs des amendements donne à son tour lieu aux observations critiques suivantes:

En vertu de l'article 16 de la Constitution, la cession d'une propriété privée ne peut se concevoir qu'avec une finalité d'utilité publique. Le plan d'alignement y fait droit alors qu'en vertu du paragraphe 3 de l'article sous examen ce plan est reconnu d'utilité publique. Or, les autres alignements prévus au paragraphe 1er qui *a contrario* ne seront pas d'utilité publique resteraient possibles; les alignements en question ne sauraient dès lors pas faire l'objet d'une expropriation sous peine de heurter les exigences constitutionnelles précitées.

Le Conseil d'Etat ne comprend pas par ailleurs le souci d'économie apparemment à l'origine de la dérogation prévue voulant que l'information du public ne se fasse pas comme dans le cadre d'autres dispositions légales du genre dans quatre, mais seulement dans deux quotidiens luxembourgeois. En tout état de cause, il donne la préférence à la formule la mieux appropriée pour atteindre la population-cible, car à son avis la transparence de l'action administrative et des procédures qui s'y rattachent ne doit pas buter sur l'ambition d'une très modeste économie budgétaire.

Enfin, sur le plan rédactionnel, le terme „alinéa suivant“ utilisé au paragraphe 1er est impropre et devra être remplacé par „paragraphe 2“. Par ailleurs, la discipline rédactionnelle commande encore d'écrire le début du paragraphe 2 de la façon suivante:

„(2) A l'initiative du ministre, des tronçons de la voirie normale de l'Etat situés à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations peuvent, la ou les communes territorialement concernées entendues en leur avis, faire l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après: (...)“.

L'alinéa 3 du paragraphe 2 aura avantage à être libellé comme suit:

„Le plan définitif d'aménagement général est arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal.“

Article 5

Etant donné que la commission parlementaire a repris le texte proposé par le Conseil d'Etat, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 6

D'emblée, le Conseil d'Etat note que sa proposition de reléguer à un règlement grand-ducal les aspects techniques du cadre normatif à mettre en place en vue de la délivrance des permissions de voirie, qu'il avait faite dans un souci de flexibilité des règles à appliquer, n'a pas trouvé les faveurs de la commission parlementaire.

Il rappelle en outre que l'article 6 sous examen est censé faire partie du chapitre II de la loi en projet dédié aux permissions valant pour la voirie normale de l'Etat. Dans ces conditions, toute référence à la grande voirie n'y a pas sa place et devra être insérée soit dans le ou les articles faisant l'objet du chapitre III, soit dans les articles relevant du chapitre IV dans la mesure où la question touche à la fois à la grande voirie et à la voirie normale de l'Etat.

Il se demande encore si l'énumération du paragraphe 2 ne vise pas les besoins à satisfaire par les accès à autoriser plutôt que les catégories d'accès elles-mêmes.

Par ailleurs, ce paragraphe lui semble incomplet dans la mesure où les dispositions proposées n'énoncent pas de critères de distinction entre les catégories des accès à autoriser, voire entre les besoins que ces accès sont censés satisfaire. Or, la détermination de ces critères semble de mise pour différencier les conditions dont seront assorties les différentes catégories de permissions de voirie à délivrer.

Le Conseil d'Etat estime dès lors que pour des raisons d'agencement logique des dispositions de la loi en projet, l'article 6 devra, s'il est prévu de le maintenir dans le chapitre II, être dépouillé de toutes les dispositions dont l'application dépasse la voirie normale de l'Etat. C'est notamment le cas de plusieurs éléments du paragraphe 1er.

Au paragraphe 2, il convient d'abord de modifier la numérotation du relevé y prévu, en remplaçant les parenthèses encadrant les chiffres par des chiffres suivis soit d'une parenthèse (soit 1) ... 2) ...), soit d'un point (1. ... 2. ...) pour éviter des confusions avec la subdivision de l'article en paragraphes, numérotés aussi (...). Le Conseil d'Etat propose ensuite, en plus de l'insertion des dispositions susceptibles de donner suite aux observations qui précèdent, de parler en relation avec l'accès de la catégorie 4., d'un „immeuble comportant plus de deux habitations“, plutôt que d'un „immeuble résidentiel“. Quant à l'accès de la catégorie 5., il propose d'écrire „complexe industriel, commercial ou agricole“ pour couvrir toutes les activités visées par les auteurs. Enfin, quant à l'accès de la catégorie 6., il suggère de libeller le texte retenu *in fine* comme suit: „... ou le ou les locaux exploités par le prestataire d'un service public“.

Il se demande encore si à l'alinéa 2, deuxième phrase du paragraphe 2 il ne vaudrait pas mieux écrire qu'„Une permission de voirie ne peut être délivrée que pour une seule catégorie“.

Au paragraphe 4, il serait plus logique de ne pas se référer aux aménagements routiers internes d'une zone d'activités, mais de disposer que:

„(4) A moins que la configuration ne s'y oppose, les zones industrielles, artisanales et commerciales sont, en fonction de leur importance, raccordées à la voirie normale de l'Etat par un ou plusieurs accès de la catégorie 8.“

Article 7

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat avait assorti d'une opposition formelle le maintien d'un libellé de l'article sous examen qui ne respecterait pas le principe d'un droit de passage gratuit sur le domaine public au profit des infrastructures en matière de télécommunications, d'électricité et de gaz naturel, tout en précisant que cette gratuité exclut d'éventuels frais administratifs ou d'études liés à l'instruction du dossier. Le texte proposé par les auteurs des amendements sous avis en tient partiellement compte.

Dans cet ordre d'idées, les alinéas 1er et 2 ne donnent plus lieu à observation.

Quant à l'alinéa 3, le Conseil d'Etat n'est pas à même de lever son opposition formelle, à moins pour les auteurs de compléter l'alinéa en question en début de texte conformément à la proposition qu'il avait avancée dans son avis du 7 octobre 2008. L'alinéa 3 pourrait dès lors se lire comme suit:

„Sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public et privé de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel, l'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci ...“

Enfin, le Conseil d'Etat note qu'il n'a pas été tenu compte de sa préoccupation de prévoir la mise en compte des frais en question seulement à partir d'un certain seuil (à fixer par règlement grand-ducal) pour éviter que dans certaines hypothèses les frais administratifs liés à leur établissement et à leur facturation ne dépassent le montant facturé au permissionnaire.

Article 8 (8 et 9 selon le Conseil d'Etat)

L'article 8 nouveau est censé faire à lui seul l'objet du chapitre III traitant des permissions en matière de grande voirie.

Il reprend largement la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de son avis du 7 octobre 2008 et ne donne dès lors pas lieu à observation pour ce qui est des alinéas 1er, 2 et 3.

Quant à l'alinéa 4, le Conseil d'Etat peut s'accommoder des dispositions en question sous réserve des deux observations suivantes.

D'une part, il estime que la disposition ne s'applique pas uniquement à la grande voirie mais à l'ensemble de la voirie de l'Etat.

D'autre part, comme l'article sous examen est supposé traiter par ailleurs les permissions de voirie valant pour le domaine routier de l'Etat, il propose de limiter la disposition en conséquence et de compléter soit la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit la loi précitée du 17 décembre 1859 par une disposition similaire adaptée au domaine du chemin de fer.

L'alinéa 4 aurait dès lors avantage à faire l'objet d'un nouvel article qui figurerait sous le chapitre III et qui se lirait comme suit:

„**Art. 9.** Le ministre peut assigner aux gestionnaires des réseaux disposant d'un droit légal de passage sur le domaine public de la voirie de l'Etat un couloir précis à l'intérieur duquel ceux-ci sont tenus d'implanter et d'installer les infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel tout en leur imposant à cet effet les conditions susceptibles de protéger au mieux le patrimoine routier.“

La numérotation des articles suivant l'article nouvellement inséré devra être adaptée en conséquence.

Article 9 (10 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article 10 (11 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat peut accepter la prise en charge par les titulaires d'une permission de voirie des modifications apportées à leurs infrastructures du fait des réaménagements que l'Etat aura apportés à sa voirie pour autant qu'à défaut de cette prise en charge le renouvellement de leur propriété par l'Etat équivaldrait à un gain indu. Dans la mesure où l'Etat intervient dès lors, à hauteur de la part non encore amortie des investissements préalablement effectués, dans le coût généré par le réaménagement de sa voirie à charge des propriétaires desdits équipements et infrastructures, et qu'il assume par ailleurs le surcoût dû à des déviations de tracé, les dispositions de l'article 10 ne donnent pas lieu à objection.

Toutefois, ce partage de la prise en charge des modifications en question doit être déterminé dans la loi même et non pas constituer une faculté de l'Etat (cf. „l'Etat peut subvenir“), ponction financière qui s'applique en sus des conditions que le ministre fixera de cas en cas.

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors de changer comme suit le libellé de l'alinéa 2 de l'article 10:

„Le coût des modifications apportées aux infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat est supporté par celui-ci dans la limite des investissements non encore amortis et du surcoût engendré par des déviations de tracé.“

Article 11 (12 selon le Conseil d'Etat)

Le libellé du texte coordonné est conforme à la proposition du Conseil d'Etat et ne donne dès lors pas lieu à observation.

Article 12 (13 selon le Conseil d'Etat)

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat avait proposé de revoir la structure et le contenu de l'article 12 du projet gouvernemental et de répartir les dispositions à retenir en définitive sur trois articles distincts.

La commission parlementaire a fait sienne la démarche préconisée. Concernant plus particulièrement le nouvel article 12, elle a repris dans l'amendement sous examen le texte proposé par le Conseil d'Etat pour ce qui est des alinéas 2 et 3. Quant à l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat avait préconisé d'arrêter dans un règlement grand-ducal les conditions selon lesquelles il est permis de prendre les mesures urgentes contre des situations créées en méconnaissance des dispositions relatives aux permissions de voirie, chaque fois que la viabilité de la voie publique ou la sécurité et la commodité de passage des usagers de la route risquent d'être compromises. La commission parlementaire préfère à cette approche la voie de décisions administratives individuelles dont elle propose de confier la compétence aux cantonniers des Ponts et Chaussées, au motif que ceux-ci opèrent sous l'autorité hiérarchique du directeur de leur Administration et du ministre des Travaux publics.

Si le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec l'option de concevoir les mesures prévues à l'article 12 sous forme de décisions administratives individuelles, il estime cependant que le pouvoir décisionnel doit être confié à l'autorité politiquement responsable, par ailleurs libre de confier l'exécution matérielle de la décision intervenue aux services administratifs placés sous son autorité. Dans ce même ordre d'idées, les mesures dont question à l'alinéa 2 se conçoivent aussi comme des décisions individuelles.

Le texte de l'article sous examen devra dès lors être modifié comme suit:

„**Art. 13.** Le ministre peut ordonner toutes les mesures urgentes ...
Il peut décider d'enlever ...
Les frais relatifs ...“.

Article 13 (14 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article 14 (15 selon le Conseil d'Etat)

Sauf pour le Conseil d'Etat de rappeler sa critique quant à la prolifération du nombre de fonctionnaires ayant la qualité d'officier de police judiciaire, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 15 (16 selon le Conseil d'Etat)

Conformément aux observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose d'insérer un chapitre V nouveau, intitulé „*Permissions de voirie concernant le domaine ferroviaire*“. Le chapitre V actuel qui portera sur les articles 16 et suivants (17 et suivants selon le Conseil d'Etat) devra être numéroté chapitre VI.

Il convient de faire figurer sous ce nouveau chapitre V tant l'article 15 qu'une disposition relative au domaine ferroviaire, similaire à celle retenue *in fine* de l'article 8 pour compte du patrimoine routier.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se demande si, suite à la précision plus poussée des règles légales censées désormais s'appliquer aux permissions de voirie, les intérêts inhérents à la conservation et à la viabilité du domaine ferroviaire sont suffisamment protégés, et si dans les nouvelles conditions l'applicabilité aux besoins spécifiques du domaine ferroviaire des règles prioritairement retenues pour le domaine routier est assurée. Quelles sont en particulier les règles de la loi sous objet qui valent pour ce genre de permission tant pour ce qui est du fond que pour ce qui est des formalités à respecter? Qu'en est-il de l'intérêt de maintenir la loi du 6 juin 2002 ayant e.a. pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer? Quelle est l'autorité qui est en charge, en ce qui concerne le domaine ferroviaire, des mesures de l'article 12? Les dispositions pénales de la loi de 1859 sont-elles encore adaptées aux besoins actuels? N'y aurait-il pas intérêt à reprendre sur le métier l'ensemble des dispositions des lois du 17 décembre 1859 et du 10 mai 1995 pour autant que les permissions de voirie y ont trait, tout en y réservant un degré de précision analogue à celui que prévoit la loi en projet en matière de permissions de voirie valables pour le domaine routier? Le libellé de l'article 15 proposé par la commission parlementaire devrait au moins se référer au champ d'application de la loi du 10 mai 1995 précitée. En outre, la question des distances à respecter par rapport au corps des voies ferrées et équipements techniques des lignes de chemin de fer devrait être clarifiée.

Dans les conditions données et au vu du risque des nombreuses insécurités juridiques que le texte proposé comporte, le Conseil d'Etat ne saurait dispenser le volet ayant trait au domaine ferroviaire du second vote constitutionnel.

Article 16 (17 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article 17 (18 selon le Conseil d'Etat)

Selon la commission parlementaire, il y a lieu à maintien des lois des 17 décembre 1859 et 6 juin 2002 précitées. Cette option est motivée à un double titre. D'abord, la commission entend renoncer à l'harmonisation du régime des permissions de voirie en ce qui concerne son application aux infrastruc-

tures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel. Ensuite, elle entend ne pas inclure le domaine ferroviaire dans le nouveau régime légal des permissions de voirie.

Le Conseil d'Etat estime que le texte coordonné joint aux amendements fait droit à la première raison, mais il se doit de constater que l'extension au patrimoine ferroviaire du dernier alinéa de l'article 8 (article 16 selon le Conseil d'Etat) tout comme l'insertion du nouvel article 15 ne sont pas en ligne avec l'argumentaire précité.

Quant à l'abrogation des seuls articles 4 et 5 de la loi précitée du 13 janvier 1843, la commission parlementaire a tenu compte d'une observation du Conseil d'Etat reprise dans son avis du 7 octobre 2008. Toutefois, la réponse proposée fait abstraction du fait que dorénavant les infractions en matière de permission de voirie ont la qualité de délits au vu du taux des amendes pénales retenues à l'article 13. Les articles 1er, 6 et 7 de la loi de 1843 qu'il est prévu de maintenir font référence à des contraventions. Le Conseil d'Etat recommande vivement de faire concorder sur ce point la loi atrophée de 1843 et la loi en projet.

Au regard des observations formulées par ailleurs dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat note que l'abrogation de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat ne donne pas lieu à objection. Toutefois, il n'est pas permis d'abroger par une loi des normes juridiques d'une valeur hiérarchique inférieure. Le deuxième tiret devra dès lors, sous peine d'opposition formelle, se limiter à l'abrogation de la seule loi visée.

Enfin, et sans préjudice de ses observations ci-avant quant à l'alignement de la loi de 1859 aux nouvelles règles en projet en ce qui concerne le régime des permissions de voirie s'appliquant au domaine ferroviaire, le Conseil d'Etat continue à s'interroger sur le bien-fondé du maintien de la loi précitée du 6 juin 2002 dont il cherche vainement les motifs dans le commentaire relatif aux amendements qu'il est proposé d'apporter à l'article 14 devenant article 17 (18 selon le Conseil d'Etat) dans le texte coordonné.

Article 18 (20 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat ayant été suivi dans ses propositions de texte formulées dans son avis du 7 octobre 2008, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 19 (20 selon le Conseil d'Etat)

L'insertion d'un relevé des contournements routiers d'agglomérations et des tronçons de liaison entre la grande voirie et la voirie normale de l'Etat en lieu et place d'une définition de la notion de contournement fait suite à une proposition afférente du Conseil d'Etat figurant dans son avis du 7 octobre 2008.

Le Conseil d'Etat apprécie cette option qui, pour ce qui est de son contenu, ne donne pas lieu à observation.

Quant à la rédaction de l'article en question, le Conseil d'Etat propose

- de remplacer dans la phrase introductive le mot „modifiée“ par „précitée“ en écrivant: „... à la loi précitée du 16 avril 1967“;
- de faire précéder le texte du nouvel article *6bis* de la loi du 16 août 1967 par l'indication usitée „Art. *6bis*.“ et d'ajouter entre les mots „programme“ et „contournements“, l'article „des“, le texte se lisant dès lors comme suit:

„Art. *6bis*. Le programme des contournements d'agglomérations ...“;
- d'écrire „quest“, „est“ et „sud“, au deuxième et troisième tirets, les points cardinaux s'écrivant tant dans la forme du nom que celui de l'adjectif avec une lettre initiale minuscule, à moins qu'il ne s'agisse de noms propres;
- d'ajouter au mot „giratoires“ une lettre „s“ finale, à l'endroit où le terme est utilisé pour la première fois au deuxième tiret;
- de définir le contournement de Bertrange sans référence à un nom de rue donné par les autorités communales à un des tronçons aboutissant à l'une des extrémités du contournement („rue de l'industrie“; cf. à ce sujet l'observation dans l'avis du 7 octobre 2008 concernant l'avenue J.F. Kennedy à Luxembourg-Kirchberg);

- de remplacer au sixième tiret le terme anglais „by-pass“ par sa traduction française ou par un libellé décrivant autrement la situation et pouvant s'énoncer par exemple „tronçon reliant le giratoire de la Bourmicht sur la N34 et le PK 2,980 sur le CR 230“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 31 mars 2009.

Pour le Secrétaire général,

L'Attaché,

Yves MARCHI

Le Président,

Alain MEYER