

N° 6517³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

modifiant

- 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,**
- 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.4.2013)

Par dépêche du 30 novembre 2012, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact et une fiche financière.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement du 16 janvier 2013 et du 23 avril 2013.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi a, selon l'exposé des motifs, pour objet la simplification des dispositions légales en matière de circulation routière. A ces fins, il est prévu, d'une part, de regrouper à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques toutes les dispositions légales relatives aux compétences et procédures applicables en matière de circulation routière tout en dérogeant à maints égards au régime légal de droit commun que la loi communale du 13 décembre 1988 prévoit en matière d'adoption des règlements communaux. D'autre part, les auteurs du projet de loi entendent abandonner le principe de la double approbation des règlements communaux par les ministres en charge des ressorts de l'Intérieur et des Transports au bénéfice d'une compétence unique à assumer par le seul membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions.

Ainsi, le ministre en charge de l'Intérieur serait, à sa propre demande selon l'exposé des motifs, écarté de l'approbation des règlements de circulation édictés par les communes.

La lecture des modifications projetées montre pourtant que les changements, qui sont pour partie paraphrasés plutôt que motivés dans le commentaire des articles, s'étendent à nombre d'autres aspects complémentaires.

Le Conseil d'Etat tient en particulier à mettre en exergue la volonté des auteurs de créer, à côté du pouvoir réglementaire communal réservé au conseil communal, un pouvoir réglementaire propre du collège des bourgmestre et échevins qui dépasse le cadre de l'article 107, paragraphe 3 de la Constitution.

De façon générale, le projet de loi laisse l'impression de vouloir créer un régime légal à part pour les règlements pris par les communes dans le domaine de la circulation routière et pour la tutelle administrative qui s'y greffe. Comme il le soulignera plus particulièrement dans le cadre de son examen des articles 4, 5 et 6 du projet, le Conseil d'Etat estime que cette approche met en cause la cohérence du cadre légal relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire des communes, ce qui nuit à la sécurité juridique.

Quant à la forme, l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 est censé, selon les auteurs, faire l'objet d'une refonte intégrale, même si les modifications projetées se limitent à une myriade de changements ponctuels. Le Conseil d'Etat aurait dans ces conditions apprécié si le projet de loi avait été accompagné, en vue d'en faciliter la lecture, d'un texte coordonné mettant en exergue les changements prévus.

Quant à la structure du nouvel article 5, les auteurs persistent dans une approche également appliquée dans le passé pour la subdivision d'autres articles de la loi de 1955 qui consiste à subdiviser un article en paragraphes, eux-mêmes subdivisés en chiffres comportant à leur tour un ou plusieurs alinéas. Le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu des règles de la légistique formelle cette forme de subdivision n'est pas admise. En effet, „la structure de l'article doit être la plus simple possible, [et il] convient ... d'éviter de donner aux articles une structure trop complexe ...“. „La subdivision de l'article se fait en alinéas, voire en paragraphes“. „L'alinéa ne peut pas être introduit par un signe distinctif, c'est-à-dire par une lettre ou un numéro“. „Les alinéas peuvent à leur tour être groupés en paragraphes au sein d'un même article“. „Le paragraphe se distingue par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses“.¹ Il échet de subdiviser la nouvelle version de l'article 5 à modifier conformément aux exigences précitées de la légistique formelle.

Le Conseil d'Etat invite le Gouvernement à mettre à profit un prochain projet de loi ayant pour objet de modifier la loi du 14 février 1955 pour en revoir l'ensemble de la structure et de la numérotation dans l'optique préconisée ci-avant.

Sans préjudice des développements repris dans le cadre de l'examen des articles 4, 5 et 6 du projet de loi, le Conseil d'Etat tient enfin à rappeler que, de façon générale, il y a lieu d'omettre la subdivision du projet de loi en deux points traitant respectivement des modifications de la loi de 1955 et de la loi communale. Etant donné que le projet de loi vise principalement la modification de la loi de 1955, les articles 1er à 3 sont à maintenir dans leur consistance proposée. Quant au point 2, avec les articles 4, 5 et 6, il convient d'en faire un seul article traitant des modifications projetées de la loi communale en autant de paragraphes que de modifications.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Le Conseil d'Etat constate que dans les deux documents parlementaires parus à ce jour au sujet du dossier n° 6517, les termes „[réglementation] de la circulation“ ont été omis par inadvertance.

Préambule

Le Conseil d'Etat rappelle une nouvelle fois que le préambule d'une loi qui se limite à en évoquer le fondement procédural n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des députés intervenant sur base de l'article 46 ni sur celles de la Chambre des députés et du Conseil d'Etat prises en application de l'article 59 de la Constitution.

Le préambule est dès lors à supprimer, et il ne sera ajouté qu'au moment où, après l'intervention des décisions précitées, la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation. Le document parlementaire n° 6517 tient d'ailleurs déjà compte de cette observation.

Article 1er

Nonobstant son observation quant à la manière correcte de subdiviser l'article sous examen, le Conseil d'Etat suivra la structure proposée par les auteurs pour formuler ses observations.

Paragraphe 1er

La modification apportée au texte du premier tiret de l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 ne donne pas lieu à observation, sauf pour le Conseil d'Etat de renvoyer à ses observations ci-après à l'endroit du paragraphe 4.

¹ Cf. Marc Besch, *Traité de légistique formelle*, 2005, points (82), (85), (87), (88) et (89), pp. 44 et 45.

Quant au nouveau texte proposé pour le deuxième tiret de ce même alinéa, le renvoi aux „tronçons de la voie publique qui font partie du réseau national de pistes cyclables“ n'est pas sans donner lieu à des difficultés d'interprétation et d'application. Il en est de même de la définition de la voirie communale comme synonyme des voies publiques autres que celles explicitement énumérées comme faisant partie de la voirie de l'Etat.

Normalement, la législation routière s'applique à la circulation sur les voies publiques et les voies et places ouvertes au public et non à celles qui ne sont pas accessibles à la circulation publique, sans par ailleurs distinguer selon que le statut de la voie considérée relève du domaine public ou privé ou de la propriété privée. Dans ces conditions, le caractère accessible et carrossable de l'infrastructure considérée est à lui seul déterminant pour rendre applicables les dispositions de la législation routière. En reformulant dans le cadre de la loi du 6 juillet 2004 le contenu de l'article 5 sous examen, le législateur a complété cette approche en distinguant les parties de la voirie publique selon que la responsabilité du point de vue construction et entretien est assumée par l'Etat ou par les communes en vue d'aligner les compétences réglementaires aux responsabilités infrastructurelles. La terminologie préconisée par les auteurs ne respecte pas les principes rappelés.

Les voies publiques faisant partie du réseau national des pistes cyclables peuvent en vertu de l'article 2 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables avoir pour assise le domaine public de l'Etat, mais comporter également des tronçons relevant de la voirie communale. Quelles sont en définitive les règles gouvernant la responsabilité de l'entretien et la compétence de la réglementation et de la signalisation dans l'hypothèse où un tronçon d'une piste cyclable relevant du réseau national est constitué par un chemin qui fait partie de la voirie communale et qui autorise la circulation d'autres usagers de la route? Aux yeux du Conseil d'Etat, il semble de mise de clarifier avec la netteté requise cette question du partage des compétences et responsabilités dans le cadre des dispositions formelles de la loi en projet pour éviter des problèmes d'interprétation lors de l'application.

Si, par ailleurs, l'article 1er de la loi de 1955 fait la distinction entre „voies et places non ouvertes au public“ (cf. alinéa 2), pareille distinction fait défaut en relation avec les „voies publiques“ et les „voies ouvertes à la circulation publique“ au sens strict des termes. Des parkings d'accueil servant dans le cadre de l'organisation des transports publics que l'Etat a aménagés à divers endroits du territoire national et en particulier le long des frontières relèveraient-ils de la compétence et de la responsabilité des communes au titre des „autres voies publiques“, par opposition aux éléments énumérés explicitement parmi les infrastructures routières constituant la voirie de l'Etat? Une clarification du texte paraît également de mise à cet égard.

Paragraphe 2

Le Conseil d'Etat note tout d'abord que, nonobstant son caractère sibyllin, le commentaire joint par les auteurs semble viser la loi du 16 décembre 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (cf. Mém. A n° 287 du 31 décembre 2012), lorsqu'il est question „d'un projet de loi qui est en cours de procédure au moment de la rédaction du présent commentaire“.

Les modifications qui concernent l'alinéa 1er ne donnent pas lieu à observation.

Quant aux alinéas 2 à 5, le Conseil d'Etat recommande de ne pas s'écarter du texte voté en décembre 2012 par la Chambre des députés et d'en reprendre littéralement le contenu et la subdivision en trois alinéas.

Paragraphe 3

Le paragraphe sous examen comporte un changement de paradigme en matière de portée et d'exercice du pouvoir réglementaire communal dans le domaine de la circulation routière.

Le Conseil d'Etat croit comprendre que la motivation qui a guidé les auteurs est dictée par des considérations pratiques conditionnées par l'expérience administrative du dossier. Tout en appréciant à leur juste valeur les arguments mis en avant, le Conseil d'Etat se doit de rappeler néanmoins que la portée du pouvoir réglementaire communal et son exercice sont clairement délimités par l'article 107 de la Constitution et que, plutôt que de prévoir pour chaque domaine sectoriel de l'exercice de cette compétence des règles particulières, il échet dans l'intérêt de la cohérence du système institutionnel d'appliquer toujours les mêmes règles aux mêmes concepts juridiques. Si, en effet, une législation à

la carte était justifiée pour les règlements de circulation, pareille opportunité pourrait également être invoquée pour d'autres domaines, telle par exemple la réglementation en matière d'aménagement communal et des bâtisses, en matière de gestion de l'eau, en matière de protection de la nature ou encore en matière d'organisation de l'enseignement fondamental. S'y ajoute que la tutelle étatique en matière de circulation routière communale serait scindée, le volet de la réglementation routière étant traité par le ministre en charge des Transports et le volet des taxes, notamment de stationnement et de parcage, revenant au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions.

Le Conseil d'Etat déconseille dès lors fortement de se départir de l'approche actuelle qui, sauf l'intervention du ministre responsable du ressort des Transports dans la tutelle étatique, est alignée sur les règles de droit commun reprises dans la loi communale.

L'article 107 de la Constitution attribue le pouvoir réglementaire communal au conseil communal „sauf les cas d'urgence“.

Les exceptions à la compétence de droit commun du conseil communal qui sont dictées par l'urgence sont d'interprétation stricte et doivent pour le reste omettre de vider la compétence de droit commun de son essence, tout en respectant le principe de la proportionnalité par rapport au but poursuivi. Plus particulièrement, il ne saurait pas être question d'attribution au collège échevinal de pans entiers de la compétence réglementaire communale pour des raisons de convenance pratique, par exemple, pour éviter au collège de devoir avoir une vue anticipative des événements ayant lieu sur le territoire communal et de soumettre dans les délais utiles à l'approbation du conseil communal les dossiers relevant de la compétence de celui-ci.

Du moment que le droit commun, tel qu'il résulte de la loi communale, retient l'obligation de faire approuver lors de la première séance du conseil communal les règlements que le collège échevinal a pris par la voie de l'urgence, la cohérence du cadre légal organisant les relations entre le conseil communal et le collège échevinal s'oppose à des dérogations dans une matière spéciale, surtout que les arguments avancés par les auteurs du projet de loi sous avis pourraient tout aussi bien s'appliquer dans d'autres domaines réglementaires réservés au pouvoir local chaque fois que l'urgence pourra être évoquée.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de copier des éléments de la loi communale qui, de toute évidence, est d'application pour les règlements communaux en matière de circulation routière sans besoin d'en reprendre le libellé.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la compétence du commissaire de district pour suppléer la carence réglementaire des communes ne fait pas pour partie double emploi avec la compétence attribuée à des règlements grand-ducaux voire des règlements ministériels en vertu du paragraphe 2.

Il estime indiqué de clarifier la démarcation entre ces deux formes de suppléance du pouvoir réglementaire communal.

Le texte du point 1 du paragraphe 3 sous examen ne donne pas lieu à observation sauf pour le Conseil d'Etat de rappeler que la compétence réglementaire concernant les parkings qui font partie du domaine public de l'Etat n'est pas réglée avec la précision indiquée.

Il propose encore de supprimer le mot „ainsi“ figurant en début de la deuxième phrase de l'alinéa 2.

Enfin, quant au troisième tiret de cette phrase, il y est fait état de l'activité du *car-sharing* ou auto-partage. Or, d'autres formes de réservation du domaine public à des fins plus ou moins privatives existent à côté de l'activité visée, telles notamment celles de créer des „stands de taxis“ ou de réserver des endroits pour tenir des marchés hebdomadaires ou pour aménager des terrasses de bistrot.

Le Conseil d'Etat rappelle que le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi ne s'applique qu'à condition que l'on ne soit pas en présence d'une disparité objective et que la différence de traitement ne soit pas rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, comme rappelée régulièrement dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Si, dans ces conditions, il n'est pas requis de reprendre formellement dans la loi des situations relevant de l'exception précitée, le législateur n'est pas non plus en droit de créer des exceptions au principe constitutionnel précité, si les conditions pour ce faire, rappelées ci-avant, ne sont pas données. Plutôt que d'évoquer dès lors sans autre précision la création d'endroits servant au stationnement ou au parcage privilégié de voitures mises à disposition dans le cadre de l'auto-partage, il se recommanderait de déterminer en quoi cette différence de traitement est justifiée. En outre, l'évocation du cas de figure de l'auto-partage demande

de traiter de façon similaire les autres situations où, à côté des hypothèses inventoriées aux premier et deuxième tirets, d'autres privilèges de stationnement seraient justifiés.

Le point 2 ne donne pas lieu à observation.

Quant au point 3, il n'est pas de mise de créer dans un texte de loi une redondance par rapport à la Constitution. En effet, il faut éviter qu'il y ait erreur sur la nature normative de la disposition. Aussi la première phrase du point 3 est-elle à supprimer.

Dans l'intérêt de la sécurité juridique et du maintien de la cohérence en matière de compétences et de procédures affectant le pouvoir réglementaire communal, le Conseil d'Etat déconseille pour le surplus fermement d'écarter en la matière le ministre en charge de l'Intérieur de la tutelle étatique, en confiant au seul ministre responsable du ressort des Transports la compétence d'approuver les règlements communaux en matière de circulation routière.

Le dernier alinéa du point 3 du paragraphe 3 reprend sous forme amendée les dispositions de l'article 82 de la loi communale en vue de leur application particulière à la publication des règlements communaux de circulation. Par ailleurs, le texte proposé omet plusieurs des références à cette publication telles que prévues par le dernier alinéa de l'article 82 précité tout en ajoutant l'obligation d'une publication par voie électronique sans prévoir les modalités pour ce faire, à l'instar de ce qui est prévu pour les règlements de circulation temporaires édictés en vertu de la loi précitée du 26 décembre 2012.

Le Conseil d'Etat insiste une nouvelle fois sur la nécessité d'une approche cohérente en matière de réglementation communale. Il saluerait une initiative législative qui préciserait les formes de l'affichage dont question à l'article 1er de l'article 82 de la loi communale tout comme il estime opportun de créer les conditions légales de compléter, voire de remplacer cet affichage par une publication des textes réglementaires communaux sur un site électronique. Or, ces innovations devraient être conçues pour l'ensemble des règlements communaux et préciser les conditions et modalités pour organiser la publication par voie électronique. L'approche préconisée dans le projet de loi sous avis se heurte par contre au principe de la sécurité juridique en prévoyant des formes de publication différentes selon la matière traitée par les règlements à publier. Par ailleurs, en omettant de préciser les formes de la publication électronique, le texte ne respecte pas les exigences de l'article 112 de la Constitution. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa du point 3 de l'article 5, paragraphe 3 de la loi de 1955 à modifier.

Le point 4 du paragraphe 3 sous examen ne trouve pas non plus l'accord du Conseil d'Etat.

Comme relevé ci-avant, le conseil communal détient la compétence réglementaire de la commune en vertu de l'article 107 de la Constitution „sauf les cas d'urgence“. S'il appartient au législateur, comme prévu à l'article 58 de la loi communale ou à l'alinéa 5 du point 3 de l'article 5 actuel de la loi du 14 février 1955, de préciser et de détailler la notion de l'urgence, il n'est par contre pas autorisé à définir la portée d'une notion constitutionnelle au risque de limiter les compétences conférées par la Constitution à des institutions publiques et de limiter de la façon le champ d'application de concepts qu'elle prévoit, en méconnaissance de son article 113. Or, c'est précisément ce que fait la loi en projet en prévoyant une définition limitative de l'urgence. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir aux formules légales actuelles servant à préciser certaines des circonstances où peut jouer l'urgence en vue de prendre des règlements communaux.

Dans la mesure où le préambule d'un texte légal ou réglementaire n'a pas de portée normative, le Conseil d'Etat recommande de s'en tenir à la démarche communément appliquée et de renoncer à légiférer sur un élément particulier du préambule d'un type particulier d'acte normatif.

Il n'estime pas non plus indiqué de s'écarter pour les règlements communaux de circulation pris par la voie de l'urgence de la règle usuelle qui consiste à faire confirmer ces règlements lors de la première séance du conseil communal. La procédure retenue notamment à l'alinéa 3 de l'article 58 de la loi communale documente en effet le caractère exceptionnel de l'intervention du collège échevinal en permettant au conseil communal de recouvrer le plein exercice de ses compétences dès sa première séance après la décision du collège échevinal. Si la Chambre des députés entendait reprendre l'approche du projet gouvernemental, il faudrait au moins que la solution à retenir s'applique de façon identique pour l'ensemble des règlements édictés par la voie de l'urgence sur base de l'article 58 de la loi communale.

Quant à la publication des règlements pris par la voie de l'urgence, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations relatives aux formes proposées par les auteurs du projet de loi en vue de la publication

des règlements du conseil communal. Ces observations valent *mutatis mutandis* aussi pour les dispositions sous examen.

Quant à l'avant-dernier alinéa du point 4, le Conseil d'Etat rappelle que les fonctions de contrôle que les auteurs du projet de loi entendent conférer à l'un des membres du Gouvernement ayant respectivement les Transports ou les Travaux publics dans ses attributions sont d'ores et déjà réglées dans la loi communale et plus particulièrement dans ses articles 103 (annulation des actes communaux par arrêté grand-ducal), 104 (suspension de ces actes par le ministre de l'Intérieur) et 114 (attributions du commissaire de district en matière de surveillance communale). De l'avis du Conseil d'Etat, il échet de ne pas se départir de règles générales qui ont l'avantage de s'appliquer à l'ensemble des actes réglementaires posés par les communes et qui ont fait leurs preuves sous l'effet d'une application plusieurs fois décennale. Le maintien des dispositions légales précitées dans l'hypothèse de règlements communaux de circulation édictés par le conseil communal, face à l'introduction d'une surveillance faisant intervenir des instances étatiques particulières ainsi que des errements procéduraux spécifiques dans le cas des règlements d'urgence et des „délibérations de prorogation“, ne serait par ailleurs pas logique. Le Conseil d'Etat demande dès lors de faire abstraction de l'alinéa sous examen.

Comme la compétence du commissaire de district pour suppléer la carence du collègue échevinal, lorsque dans une situation d'urgence celui-ci omet de prendre les initiatives requises, est réglée à suffisance de droit à l'article 58 de la loi communale, il est tout à fait superfétatoire d'introduire dans la loi précitée du 14 février 1955 la redondance telle que proposée au dernier alinéa du point 4 sous examen. Le Conseil d'Etat demande d'en faire abstraction.

L'alinéa 1er du point 5 reprend le contenu de l'alinéa 7 du point 3 de l'article 5 actuel de la loi de 1955, quitte à en modifier de façon ponctuelle la rédaction. Dans la mesure où les auteurs ont proposé eux-mêmes d'harmoniser la rédaction en optant de façon générale pour l'expression „prendre un règlement“ (cf. article 1er, paragraphe 2, alinéa 1er, 2e tiret), le Conseil d'Etat propose de se tenir également à cette ligne dans le contexte du point sous examen en disposant que „Les règlements de circulation communaux ... ne peuvent être pris ...“.

Quant à l'alinéa 2 du point 5, l'obligation d'avertir les services compétents de l'Administration des ponts et chaussées lorsqu'une commune est amenée à réglementer la circulation sur un tronçon de route nationale trouve l'accord du Conseil d'Etat. Il propose cependant d'écrire „service régional“ avec une lettre initiale minuscule. Il a par contre des problèmes à concevoir le bien-fondé de la deuxième phrase de l'alinéa. Si les règlements du collège échevinal dont la durée n'excède pas 5 jours (en remplacement de la durée actuelle de 72 heures) sont dispensés des accords ministériels préalables dont question à l'alinéa précédent, il coule de source que l'exigence de ces accords vaut pour les règlements censés produire leurs effets pendant une durée plus longue, sans qu'il y ait besoin d'une disposition formelle pour rappeler cette obligation. Il y a lieu à suppression de cette deuxième phrase.

Paragraphe 4

Le paragraphe sous examen reprend les dispositions du point 4 de l'actuel article 5.

Le Conseil d'Etat signale que les auteurs du projet de loi ont retenu de supprimer dans le texte censé faire l'objet du paragraphe 1er de la nouvelle mouture de l'article 5 la subdivision en „grande voirie“ et „voirie normale“ de la voirie de l'Etat au motif que la notion de „grande voirie“ ne serait guère utilisée dans la loi. Dans la mesure où les termes de la „grande voirie“ ne seront plus définis en début d'article, il y aura lieu de les remplacer dans le contexte sous examen par „faisant partie des autoroutes ou des routes pour véhicules automoteurs“.

Paragraphe 5

Ce paragraphe comporte les dispositions relatives à la prise en charge des frais de mise en place et d'entretien de la signalisation routière. Pour les compétences relatives à la mise en place et l'entretien des signaux, les auteurs renvoient par contre à un règlement grand-ducal.

De l'avis du Conseil d'Etat, compétence et financement relatifs à la pose et à la conservation de la signalisation routière s'avèrent être les deux faces de la même médaille. Aussi préconise-t-il de traiter l'intégralité de la matière à l'article sous examen, tout en simplifiant la délimitation des compétences et en liant la question du financement à celle de la compétence. Il échet encore d'harmoniser la terminologie employée en visant la pose des signaux et leur entretien.

Dans ces conditions, les dispositions du paragraphe 5 pourraient se lire comme suit:

„(5) Les signaux routiers sont posés et entretenus sur la voirie de l'Etat par l'Administration des ponts et chaussées. L'Etat assume les frais de la pose et de l'entretien de ces signaux. L'Administration des ponts et chaussées pose et entretient également les signaux indiquant les règles de priorité à l'extérieur des agglomérations entre une voie publique relevant de la voirie de l'Etat et la voirie communale. Les frais afférents sont à charge de l'Etat.

Toutefois, si les signaux sont posés sur la voirie de l'Etat à l'intérieur d'une agglomération en application d'un règlement pris par la commune territorialement compétente, la pose et l'entretien de ces signaux sont assurés par les autorités communales compétentes qui en assument les frais. Il en est de même des signaux posés sur la voirie communale.

Les signaux routiers relatifs aux passages à niveau sont posés et entretenus par les CFL et les frais afférents sont à charge du Fonds du rail.“

Article 2

Les modifications prévues sous cet article ont pour but de redresser des erreurs dans la numérotation des points (et non des paragraphes) de l'article 13 de la loi précitée du 14 novembre 1955.

Elles ne donnent pas lieu à observation quant au fond.

En ce qui concerne la forme, il faut écrire „loi précitée du 14 février 1955“ et „point“ ou „points“ au lieu de „paragraphe“ et „paragraphes“.

Article 3

Le fond de la modification ne donne pas lieu à observation. Par référence à son observation relative à l'article 2, le Conseil d'Etat propose cependant d'écrire „loi précitée du 14 février 1955“.

Articles 4, 5 et 6

Lors de l'examen de l'article 1er, le Conseil d'Etat a fait part de ses réticences de créer à côté du régime de droit commun de la loi communale de 1988, qui régit la compétence réglementaire communale et la tutelle en matière de règlements communaux et qui est inscrit dans la loi communale de 1988, un régime légal particulier pour régler les mêmes questions en relation avec les règlements communaux de circulation.

Dans l'intérêt de la transparence et de la compréhension des concepts légaux, il échet en effet d'harmoniser autant que faire se peut les compétences et les procédures, y compris les errements relatifs à l'éventuelle approbation des actes posés. La sécurité juridique est à ce prix.

Or, la démarche des auteurs du projet de loi reflète un esprit diamétralement opposé au souci du Conseil d'Etat. Aussi ce dernier s'est-il prononcé contre la mise en place d'un régime légal dérogatoire dans le domaine particulier de la réglementation routière, surtout que les nombreuses autres matières spéciales tombant sous la compétence réglementaire des communes continuent à se référer au régime légal de droit commun.

Dans la mesure où la Chambre des députés sera d'accord de suivre le Conseil d'Etat dans l'optique rappelée ci-avant, les modifications prévues sous les articles 4, 5 et 6 du projet de loi deviendront superfétatoires.

En attendant, le Conseil d'Etat se dispense de l'examen du contenu de ces articles.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 30 avril 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

