

**Projet de loi**

**portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955  
concernant la réglementation de la circulation sur toutes les  
voies publiques.**

-----  
**Avis du Conseil d'Etat**

(12 mars 2013)

Par dépêche du 10 octobre 2012, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

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

Les prises de position de la Chambre de commerce, de la Chambre des salariés et de la Chambre des métiers sont parvenues au Conseil d'Etat par dépêches du 31 octobre 2012, du 30 novembre 2012 et du 23 janvier 2013.

**Considérations générales**

Le projet de loi a pour objet de créer une base légale conforme aux exigences de l'article 11(6) de la Constitution pour l'accès à la profession d'instructeur d'auto-école et pour l'exercice de cette activité.

Si *a priori* l'activité d'instructeur d'auto-école est organisée selon les errements légaux applicables aux métiers artisanaux, l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, plus connu sous le nom de « Code de la route », avait en outre introduit l'obligation pour les instructeurs indépendants ou salariés, maîtres, compagnons ou apprentis, d'être titulaires d'une catégorie spéciale de permis de conduire. Cette prescription a entre-temps été transférée au règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Il convient encore de noter que le 2 février 2000 le Conseil d'Etat avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur

d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle. Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en « [autorisant le Ministre des Transports] à réglementer ... par voie d'arrêté ministériel ... les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer ». Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle.

Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent dans les limites constitutionnelles tracées à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Les auteurs du projet de loi ont en la matière opté pour une solution de facilité en prévoyant de reprendre de façon littérale dans la loi précitée du 14 février 1955 les dispositions du chapitre I<sup>er</sup> du règlement grand-ducal précité de 2008.

Néanmoins, la nouvelle version du paragraphe 3 qu'ils proposent à cet effet d'insérer dans l'article 2 de cette loi comporte non moins de onze renvois à des dispositions réglementaires.

Il convient encore de noter que les auteurs omettent dans leur démarche de prendre de manière appropriée en compte la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, communément appelée « directive Services ». Le Conseil d'Etat note en particulier le défaut tant dans le texte du projet de loi que dans les autres documents joints au dossier de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite, en cas d'absence de réponse de la part de l'autorité administrative dans le délai lui imparti par la loi, n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écologie préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient

dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire, qui est selon le cas la catégorie « instructeur » ou la catégorie « apprenti-instructeur » (cf. examen de l'article 2 de la loi en projet).

Si par contre la Chambre des députés entend suivre l'approche d'un régime légal intégralement spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi sous examen, il faudra veiller que le texte en projet soit en tout point conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE. Le Conseil d'Etat renvoie à cet égard à son avis du 26 octobre 2010 et à son avis complémentaire du 8 avril 2011 (doc. parl. n<sup>os</sup> 6171<sup>2</sup> et 6171<sup>4</sup>) relatifs au projet de loi qui est devenu la loi du 13 septembre 2011 modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. En attendant il ne peut que constater que le projet de loi lui soumis ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE précitée. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et, le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir de la façon la conformité du projet de loi sous examen avec les prescriptions de ladite directive, il se verrait en effet dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel au projet de loi sous examen.

Enfin, le Conseil d'Etat fait remarquer que la législation routière continue à prévoir au profit de l'Armée une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. A ces fins, l'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée soient autrement précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs « civils ».

Quant à l'agencement des dispositions nouvelles dans la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'Etat renvoie à son avis du 23 octobre 2012 relatif au projet de loi n<sup>o</sup> 6399 et plus particulièrement à son opposition formelle à l'endroit de l'article V de ce projet qui renvoie à un règlement grand-ducal e.a. pour déterminer « les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer ». Dès que le projet sous examen entrera en vigueur, la disposition en question, qui de toute évidence est contraire aux exigences de la Constitution, deviendra sans objet.

Sur le plan légistique, la numérotation des articles se fait sous forme abrégée, en écrivant « Art. 1<sup>er</sup>, Art. 2, ... », la numérotation figurant en début de phrase.

## **Examen des articles**

### Préambule

Le Conseil d'Etat se voit obligé de rappeler une fois de plus que le préambule qui se limite à évoquer le fondement procédural des lois 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.

### Article 1<sup>er</sup>

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 14 février 1955.

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, *2bis* et *4bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1<sup>er</sup> continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler les matières mentionnées. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il faut en conclure que pour le moins il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1<sup>er</sup> et les autres articles cités, qu'il serait indiqué de supprimer dans le cadre de la finalisation de la loi en projet.

Le Conseil d'Etat rappelle par ailleurs que dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi formelle, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique et expresse.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant dans les autres articles, pour autant que de besoin, les délégations utiles au pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent.

Enfin, il y aurait avantage à saisir l'occasion de la modification sous examen pour actualiser le libellé de l'alinéa 1<sup>er</sup> en y remplaçant l'ancienne

notion de « règlement d'administration publique » par la notion couramment utilisée de « règlement grand-ducal ».

Le texte de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi sous avis se limiterait sous ces conditions tout au plus au libellé suivant:

« **Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

« Art. 1<sup>er</sup>. Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit:

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. » »

## Article 2

L'article sous examen prévoit de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955.

Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires.

Comme relevé à l'endroit des considérations générales, les auteurs prévoient de transférer les dispositions formant le chapitre I<sup>er</sup> du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 vers le paragraphe sous examen tout en optant à cet effet pour une reprise quasi littérale des dispositions réglementaires en question.

Le Conseil d'Etat rappelle d'abord son opposition formelle due au non-respect des exigences de la directive 2006/123/CE. Ce n'est dès lors que sous réserve d'une prise en compte appropriée de cette observation qu'il est d'accord pour examiner le détail du texte proposé.

Il rappelle encore sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans ces conditions, il sera garanti que l'ensemble des instructeurs aura la même qualification professionnelle et que la formation dispensée répondra aux mêmes critères normatifs, peu importe qu'elle soit dispensée dans l'auto-école du Centre d'instruction militaire ou dans une auto-école privée. Cette approche n'empêchera ni la prise en charge par le budget de l'Armée des frais d'écologie des soldats ayant besoin d'un permis de conduire pendant leur service militaire ni la dispense par les services de

l'Armée de toute instruction supplémentaire spécialisée requise pour la conduite des véhicules militaires.

Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial qui traditionnellement distingue entre la catégorie « instructeur » et la catégorie « apprenti-instructeur ». S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire.

Dans les conditions données, le point 1 du nouveau paragraphe 3 de la loi de 1955 pourrait se limiter au libellé suivant, sous réserve pour les auteurs de fournir les justifications utiles d'une dérogation à la directive 2006/123/CE quant au maintien éventuel de l'agrément actuellement prescrit:

« 1. Nul ne peut enseigner l'art de conduire s'il ne répond pas aux conditions de qualification professionnelle du présent paragraphe. Les instructeurs qui remplissent les conditions pour exploiter une auto-école à leur propre compte doivent en outre disposer des local, véhicules d'instruction et matériel didactique prévus au point ... »

Comme l'alinéa 2 du point 1 coule de source, son maintien apparaît comme superfétatoire.

Le Conseil d'Etat rappelle son opposition formelle quant au point 2, alinéa 1<sup>er</sup>, qui faute d'explication utile justifiant une dérogation aux exigences de la directive 2006/123/CE est contraire au droit européen.

Il estime qu'à l'alinéa 2 de ce point 2 est visée la situation non pas d'un patron-instructeur, notion qui suggère l'hypothèse d'un maître-instructeur assurant le patronage d'apprentis-instructeurs, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. Il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis précité de la Chambre des métiers.

Au regard du point 7, alinéa 1<sup>er</sup>, il y a lieu de préciser que le permis de conduire « instructeur » doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignés.

Comme l'obligation de « disposer [d'un] local et [de] matériel d'instruction » est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle

que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal.

Il y a en outre lieu de préciser comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. Le caractère discrétionnaire de la formulation en place ouvre largement la porte à l'interprétation. Le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment et explicitement motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1<sup>er</sup> décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande de préciser dès lors la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. Sur un plan purement formel, il y a lieu de remplacer les points par des lettres de la série « a), b), c)... ».

Au point 3, la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité se pose de façon récurrente. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande que le texte prévu soit mis en conformité avec les exigences de la directive 2006/123/CE.

Au regard des considérations qui précèdent, il semble superfétatoire au Conseil d'Etat de distinguer entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs ». Il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent.

La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent au même titre pour le point 3 sous examen.

Les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3. Le Conseil d'Etat exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous examen.

L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation.

Les dispositions du paragraphe 5 sont fonction de la solution que la Chambre des députés entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous examen avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat est obligé de réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire « instructeurs » détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1<sup>er</sup> du point 7 est superfétatoire.

Quant à l'alinéa 2 de ce point 7, il est difficile au Conseil d'Etat de comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. Ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent; dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle. Ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faudra obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis « instructeur » avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière.

Sauf le renvoi au point 3, l'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation.

Les conditions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source. Il convient de les supprimer.

Une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Le Conseil d'Etat en demande la suppression.

Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2.

Les alinéas 1<sup>er</sup> à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation.

Le contenu de l'alinéa 4 coule de source. Il y a lieu de supprimer la disposition en question.

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat se doit de rappeler une nouvelle fois l'obligation pour les auteurs de se conformer à la directive 2006/123/CE. Dans la mesure où dans les conditions exigées par le droit européen l'agrément sera maintenu, il est difficile au Conseil d'Etat de s'imaginer une hypothèse où les circonstances d'un retrait de l'agrément en justifieraient une suspension excédant cinq ans sans que la question d'un retrait définitif s'impose. Si par impossible il fallait maintenir une telle hypothèse, il serait plus logique de mettre en cause la validité du permis de conduire « instructeur » dont est titulaire la personne concernée. Qu'en est-il d'ailleurs de la validité de l'agrément en cas de cessation volontaire des fonctions pendant un laps de temps excédant la durée précitée? Le Conseil d'Etat estime qu'en tout état de cause il faudra éviter que la mesure prévue qui est de nature purement administrative ne soit pas énoncée comme une sanction.

Alors que la détention du permis de conduire « instructeur » s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant, par rapport à ces dispositions. Il y a dès lors lieu de le supprimer.

Si le point 11 vise spécifiquement, sans le dire, le permis de conduire « instructeur », il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955.

Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales ci-avant, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée, surtout qu'un récent rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'armée a recommandé l'intégration de l'école de l'armée dans les structures de l'éducation nationale, tout en estimant que l'armée aurait avantage à se recentrer sur son « *core business* ».<sup>1</sup>

### Article 3

Les auteurs du projet de loi prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police.

Cette approche s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le

---

<sup>1</sup> Extrait du communiqué du Gouvernement du 24 octobre 2012 présentant les principales conclusions du rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'armée:

« L'ancien médiateur s'est exprimé en faveur d'une intégration de l'école de l'armée dans les structures de l'éducation nationale. Cette intégration présenterait un double avantage:

- offrir aux soldats un enseignement plus varié et dans de meilleures conditions,
- permettre à l'armée de se recentrer sur son "core business". »

paragraphe 3 de l'article 39 punit comme délit e.a. le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée.

Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous examen aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011.

En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

Le Conseil d'Etat saisit l'occasion du présent avis pour soulever une question de principe en relation avec la modification projetée de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Il se demande en effet si le texte inscrit audit article 7 ne devrait pas être réexaminé au regard de la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle en ce qui concerne l'application conforme de l'article 14 de la Constitution.

#### Article 4

Les projets de loi qui sont soumis au Conseil d'Etat et qui ont pour objet la mise à jour de la législation sur la circulation routière continuent avec une persistance déconcertante à comporter un article reprenant la formule de la promulgation réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc.

Le Conseil d'Etat demande une nouvelle fois, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 mars 2013.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Victor Gillen