

**N° 7371<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

---

---

**PROJET DE LOI****modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 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 DU CONSEIL D'ETAT**

(22.1.2019)

Par dépêche du 4 octobre 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que les textes coordonnés de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et de la loi du 21 décembre 2009 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.

Aucun avis d'une chambre professionnelle n'a été demandé.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous revue entreprend de clarifier les compétences et obligations à charge de l'État et des communes en matière de construction, d'entretien et de signalisation du réseau cyclable national, afin de faciliter l'application des dispositions légales relatives aux permissions de voirie concernant le réseau cyclable national et de se donner les moyens de pouvoir localiser les tronçons des itinéraires cyclables en service. De plus, devant la toile de fond de la stratégie Modu 2.0 qui entend promouvoir des déplacements cyclables, en particulier vers les principaux pôles d'emploi et d'éducation ainsi que vers les pôles d'échanges tels gares, P+R, etc., il est prévu de développer et d'étendre le réseau cyclable national par rapport à celui déterminé par la loi précitée du 28 avril 2015, de créer des itinéraires cyclables express et de restructurer le réseau de façon à ce que les itinéraires cyclables correspondent soit aux pénétrantes des agglomérations définies dans la stratégie de mobilité Modu 2.0, soit aux liaisons principales dans les régions.

Le projet de loi sous avis définit, selon les auteurs, un réseau cyclable national d'un total de 1 102 kilomètres. Ce total se décompose en 605 kilomètres d'itinéraires cyclables en service, 610 kilomètres d'itinéraires cyclables projetés et 113 kilomètres d'itinéraires cyclables existants à déclasser. Sur les 610 kilomètres projetés, 196 kilomètres sont prévus par le projet de loi sous avis, les 414 autres kilomètres ayant déjà été prévus par la loi précitée du 28 avril 2015. Les 113 kilomètres d'itinéraires cyclables existants sont à déclasser du réseau national actuel en vue de la création de raccourcis ou de tracés alternatifs.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

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

Sans observation.

### *Article 2*

Le point 3 définit le terme « assise » comme étant « la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure ». Or, le Conseil d'État se demande si le terme « assise » qui vise généralement les couches de fondation d'une chaussée est bien choisi dans ce contexte. Le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs ont plutôt visé la plate-forme de la chaussée, à savoir la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et éventuellement les terre-pleins.

Les autres points n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

### *Article 3*

Sans observation.

### *Article 4*

L'article en projet décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national. La définition de chaque itinéraire énumère les points d'intérêt à desservir, les accès à assurer vers d'autres itinéraires cyclables du réseau national et, pour chaque itinéraire cyclable, les antennes lui appartenant, mais ne faisant pas partie du tronçon principal.

Au dernier alinéa, l'article sous revue dispose qu'un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables « en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 ainsi que leur localisation géographique exacte par le biais de cartes topographiques à l'échelle 1/20 000 ».

Le Conseil d'État estime que l'emplacement de cet alinéa est mal choisi, puisque l'article en projet se réfère au réseau cyclable national incluant tant les itinéraires en service que les itinéraires projetés, tandis que le dernier alinéa ne se réfère qu'aux itinéraires cyclables « en service ». En outre, à l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet, les auteurs ont prévu de modifier l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 en y ajoutant une définition du « réseau cyclable national », entendu comme « [l']ensemble des itinéraires cyclables en service, tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national ». Afin d'éviter que les deux lois précitées, que le projet de loi sous revue entend modifier, emploient deux définitions différentes pour la même notion, le Conseil d'État recommande de supprimer le dernier alinéa de l'article en projet et de créer un nouveau paragraphe 2 en écrivant :

« (2) Pour les tronçons des itinéraires cyclables qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1/20 000. »

Dans ce même ordre d'idées, l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet devrait faire abstraction d'une définition de la notion « réseau cyclable national » et plutôt définir la notion d'« itinéraires cyclables en service ». Ainsi, l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 devrait être adapté de la manière suivante :

« « Itinéraire cyclable en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national. »

Si le Conseil d'État est suivi dans ses suggestions, les articles subséquents de la loi en projet devront être adaptés en fonction de cette nouvelle définition.

En ce qui concerne plus particulièrement les cartes topographiques et l'échelle de 1/20 000 qui, selon le libellé de l'article sous revue, devrait permettre une « localisation géographique exacte » des itinéraires cyclables en service, le Conseil d'État émet des doutes quant au degré de précision possible avec une telle échelle. Il suggère de s'inspirer de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire qui prévoit une échelle de « 1 : 2 500 » pour les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol.

### Article 5

En raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, l'article sous rubrique est superfluet.

En ordre subsidiaire, le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen, étant donné que ce ne sont pas les itinéraires cyclables en service qui sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie, mais les travaux ou aménagements à réaliser.

### Article 6

En ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 28 avril 2015 que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État constate quelques imprécisions de texte qu'il s'agit de redresser. D'abord le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 2, point 3, concernant l'emploi du terme « assise ». Ensuite, le Conseil d'État note que les alinéas 2 et 3 de l'article, qu'il s'agit de remplacer, renvoient aux assises « à aménager » par l'État ou les communes, alors que le Conseil d'État comprend qu'il n'existe pas deux catégories d'assises, l'une que seul l'État et l'autre que seules les communes seraient obligés d'aménager.

Ensuite, à l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État suggère d'ériger l'alinéa 1<sup>er</sup> relatif à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures formant l'assise en un nouveau paragraphe 2.

Le Conseil d'État note que l'aménagement et le réaménagement des itinéraires cyclables du réseau national sont désormais entièrement à charge de l'État et non pas des communes, tandis que les investissements des communes dans les itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou une partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 10 de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa teneur résultant des modifications introduites par la loi en projet.

L'article 6, paragraphe 2, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, dispose qu'une voie publique ou partie de voie publique faisant partie de la voirie communale « peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national ». Au commentaire des articles, les auteurs expliquent que les communes doivent « accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie », étant donné qu'en vertu du nouvel article 5 de la loi précitée du 28 avril 2015 « les travaux sur les tronçons de la voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie ». Les auteurs exposent que « [d]e ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune » devant, entre autres, « stipuler que la commune accepte l'application des articles 5, 7, 8 et 9 de la loi précitée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie ». Toutefois, l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure ni de l'emprise.

Le Conseil d'État se pose plusieurs questions dans ce contexte. Les tronçons de la voirie communale faisant partie du réseau cyclable national tel que défini dans le cadre de l'article de la loi en projet ont-ils déjà tous « l'accord » des communes concernées ou le « statut d'un itinéraire cyclable du réseau national » ? Quelle est la nature de ce « statut » et quelle serait la procédure à appliquer après « l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération » pour obtenir ce statut ? Sachant qu'une voirie communale « peut » recevoir le statut d'un itinéraire cyclable si une commune le demande et sous condition de conformité avec les dispositions des articles 3 et 4, quelles seraient les autres conditions à respecter ? Quelle est l'autorité qui prend la décision d'octroyer ce statut à un tronçon de voirie communale ? Le texte restant muet sur ces points, le paragraphe 2 sous revue est source d'insécurité juridique et, partant, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

Pour le surplus, le Conseil d'État estime que, dans sa teneur actuelle, l'article 4 définissant les itinéraires du réseau cyclable national ne constitue pas une base légale suffisante pour conférer à une piste cyclable communale le statut de tronçon du réseau cyclable national. L'article 4 devrait d'abord être précisé en ce sens. Ensuite, afin de pouvoir y ajouter une voie publique ou une partie d'une voie publique de la voirie communale, il y aurait lieu soit de procéder à une modification de cet article de la loi sous revue, soit d'annexer à la loi une liste de ces tronçons de voirie communale faisant partie du réseau cyclable national. Dans ce cas, le Conseil d'État propose aux auteurs de s'inspirer de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Enfin, le Conseil d'État demande également de faire abstraction de la formulation « accord de la commune concernée par le biais d'une délibération », étant donné que, selon la compréhension du

Conseil d'État, la commune doit prendre l'initiative afin d'obtenir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national. L'emploi du terme « accord » est dès lors incorrect. En outre, la précision « par le biais d'une délibération » est superfétatoire, étant donné que la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 détermine à suffisance la procédure de prise de décision des communes.

*Articles 7 à 10*

Sans observation.

*Article 11*

L'article sous examen entend abroger l'article 8 de la loi précitée du 28 avril 2015 qui prévoit l'abrogation de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables. Le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi les auteurs entendent abroger cet article. Cette abrogation reviendrait à remettre en vigueur la loi précitée du 6 juillet 1999. L'article sous revue est, partant, à supprimer.

*Articles 12 et 13*

Sans observation.

*Article 14*

Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 4 et concernant plus particulièrement la définition de la notion de « réseau cyclable national ». Le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler.

*Article 15*

Sans observation.

*Article 16*

L'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009. À l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ». Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire :

« Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ».

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

*Observations générales*

Le Conseil d'État suggère d'employer l'intitulé de citation pour désigner la loi du 21 décembre 2009 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, tel que prévu en son article 20, en écrivant :

« loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie ».

Lorsqu'il s'agit de modifier plusieurs actes et que le nombre des modifications y relatives s'avère trop important, il est indiqué de regrouper les modifications concernant un même acte sous un chapitre distinct, tout en reprenant chaque modification sous un article particulier. Il convient dès lors de regrouper les modifications à effectuer à la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ainsi que celles à effectuer à la loi précitée du 21 décembre 2009, sous deux chapitres distincts, intitulés comme suit :

« **Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux** » et ;

« **Chapitre 2 – Modification de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie** ».

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de la loi à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cette loi, même si elle a déjà été citée

à l'intitulé ou auparavant au dispositif. Les modifications subséquentes que le dispositif y apporte se limiteront à indiquer « de la même loi ». La première modification à apporter à la loi précitée du 28 avril 2015 est effectuée par l'article 1<sup>er</sup>, et les modifications subséquentes à cette loi sont apportées par les articles 2 à 13, de sorte que l'indication « de la même loi » est à faire figurer à la disposition liminaire de ces articles. De même, l'article 14 porte sur la première modification à apporter à la loi du 21 décembre 2009 précitée, de sorte que l'indication « de la même loi » est à faire figurer à la phrase liminaire des articles 15 et 16.

Le Conseil d'État signale qu'il est surfait de remplacer un article ou un paragraphe dans son intégralité, s'il est envisagé de ne modifier qu'un seul mot ou qu'une seule phrase. Ce n'est que si plusieurs mots dans une même phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un même article ou un même paragraphe sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cette phrase, cet article ou ce paragraphe dans son ensemble.

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité ou d'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

À l'occasion du remplacement d'une subdivision d'articles ou d'alinéas en points, le texte nouveau est à faire précéder de l'indication du numéro correspondant.

Il n'y a pas lieu de faire figurer les articles, alinéas, portions de phrases ou termes à insérer ou à remplacer en caractères italiques.

Le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter. Ces procédés, dits de « dénumérotation », ont en effet pour conséquence que toutes les références aux anciens numéros ou dispositions concernés deviennent inexacts. L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, points, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros suivis de qualificatifs tels que *bis*, *ter*, etc.

Les subdivisions en points sont caractérisées des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, etc.).

### *Intitulé*

Lorsqu'un acte vise à modifier plusieurs actes, ceux-ci sont énoncés à l'intitulé dans l'ordre dans lequel ils figurent au dispositif. Chaque acte, auquel il est fait référence, est à faire précéder d'un chiffre arabe suivi du symbole « ° ». Au vu des développements qui précèdent, il convient de reformuler l'intitulé comme suit :

« Projet de loi modifiant :

1° la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie ;

2° la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie ».

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

Il est superfétatoire d'écrire que « Les annexes font partie intégrante du présent règlement grand-ducal », étant donné qu'une annexe fait, de par sa nature, partie intégrante de l'acte auquel elle est rattachée. Le point 2° visant à préciser que les plans en annexe sont partie intégrante de la loi à modifier est dès lors superflu et, partant, à supprimer.

Aussi convient-il de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** À l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ». »

### *Article 2*

Au point 1, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, le terme « raccordement » est à faire figurer entre guillemets. Il convient par ailleurs d'écrire le terme « itinéraire » avec une lettre initiale minuscule.

Dans la mesure où le point 2 supprime une disposition qui se trouve remplacée au point 3, il convient de fusionner les deux points et de conférer au point 2 la teneur suivante :

« 2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° « Assise » : [...] » ».

En raison du regroupement des points 2 et 3, le point 4 de l'article sous examen est à renuméroter en point 3. Par ailleurs, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, les termes « Liaison cyclable express » sont à faire figurer entre guillemets. En outre, le terme « itinéraire » est à écrire au singulier.

#### *Article 3*

Les points 1 et 2 remplacent des termes au sein d'une même phrase et peuvent dès lors être regroupés en un seul point, auquel il convient de conférer la teneur suivante :

« 1° À l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « réseau national » sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national » et les termes « voirie nationale » sont remplacés par ceux de « voirie de l'État ». »

Au point 4 (3° selon le Conseil d'État), il convient de préciser à la phrase liminaire qu'est visé l'« ancien » alinéa 4. Cette observation vaut également pour le point 5 (4° selon le Conseil d'État).

#### *Article 4*

Il y a lieu de remplacer la virgule à la fin des dispositions relatives aux PC10 et PC16 par un point-virgule.

Par ailleurs, les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, article, paragraphe, point, alinéa ou groupement d'articles. Partant, à l'article 4, dernier alinéa, qu'il s'agit de remplacer, les termes « de la présente loi » sont à omettre.

#### *Article 6*

À l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, à remplacer, le terme « respectivement » est à remplacer par la conjonction « et ».

À l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3, à remplacer, les termes « par lequel » sont à remplacer par ceux de « par laquelle ».

À l'article 6, paragraphe 2, à remplacer, il convient d'écrire correctement « les articles 3 et 4 » au pluriel.

#### *Article 7*

Les auteurs entendent insérer trois nouveaux articles entre l'article 6 et l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015 et renumérotent ainsi l'article 10, ce qui constitue un procédé de dénumérotation. Le Conseil d'État renvoie, par conséquent, aux observations générales et demande de regrouper à l'article sous examen les dispositions modificatives résultant des articles 8 et 9 de la loi en projet. Par ailleurs, à l'article sous examen le terme « sont » est à remplacer par le terme « est ». Il résulte de ce qui précède qu'il convient de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 7.** Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles *6bis*, *6ter* et *6quater* qui prennent la teneur suivante :

« Art. 6bis. L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national est à charge de l'État.

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien [...].

Art. 6quater. L'entretien courant [...]. »

#### *Articles 8 et 9*

Conformément aux observations émises à l'endroit de l'article 7, les articles sous examen sont à supprimer.

#### *Article 10 (8 selon le Conseil d'État)*

La phrase liminaire est à libeller comme suit :

« **Art. 8.** À l'article 7 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes : [...]. »

Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précède » est à écarter. Partant, au point 2, les termes « avec les dispositions de l'alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « avec les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> ».

Au point 4, il convient d'écrire :

« L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, [...] »

#### *Article 11*

Le Conseil d'État signale que lorsqu'il s'agit de faire disparaître un alinéa, une phrase, une partie de phrase, y compris les énumérations figurant dans les alinéas, ou des mots, on utilise le verbe « supprimer ». Le verbe « abroger » est à réserver aux articles, paragraphes ou annexes.

#### *Article 12 (9 selon le Conseil d'État)*

L'article relatif à l'intitulé de citation doit porter le numéro 9.

#### *Article 13 (10 selon le Conseil d'État)*

Les auteurs entendent introduire une disposition modificative dans la loi qu'il s'agit de modifier. Cette manière de procéder est à proscrire et le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen comme suit :

« **Art. 10.** L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi. »

#### *Article 14 (11 selon le Conseil d'État)*

Il n'est pas indiqué de prévoir, dans un premier liminaire, l'acte à modifier et d'en préciser, dans un deuxième, la disposition visée. Mieux vaut regrouper dans un seul liminaire la disposition de l'acte à modifier et l'intitulé de celui-ci. Par ailleurs, le point 1 n'étant pas suivi d'un point 2, une telle subdivision ne se justifie pas. En outre, les tirets sont à remplacer par des numérotations simples (1°, 2°, 3°, etc.). L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 précitée est subdivisé en tirets et non pas en points, de sorte qu'il convient de faire référence pour cet article à des tirets. De plus, il n'est pas nécessaire d'introduire des modifications à un même tiret par des subdivisions distinctes. Enfin, la formule « est complété par » signifie que l'on se place à la fin d'une subdivision pour insérer une disposition. Au vu de ce qui précède, il convient de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 11.** L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie est modifié comme suit :

1° Au premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante :

« Au sens de la présente définition, [...] ».

2° Au dixième tiret, [...].

3° L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

« – « Réseau cyclable national » : l'ensemble [...].

– « Assise d'un itinéraire cyclable » : la partie [...] ».

#### *Article 15 (12 selon le Conseil d'État)*

Il est peu approprié de remplacer une disposition en son intégralité lorsqu'il ne s'agit que d'un changement textuel mineur. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un article ou un paragraphe sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cette phrase, cet article ou ce paragraphe dans son ensemble.

#### *Article 16 (13 selon le Conseil d'État)*

L'observation formulée à l'endroit de l'article 15 (12 selon le Conseil d'État) vaut également pour le point 1 de l'article sous examen.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 22 janvier 2019.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

