

N° 6654¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction
d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction
de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute
A13 et à la route nationale N13**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(3.7.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Gusty GRAAS, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL, Mme Christiane WICKLER et M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 12 février 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 10 décembre 2013 sur le projet lui soumis par dépêche du 25 octobre 2013 par le Premier Ministre, Ministre d'Etat, et élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient attachés le commentaire des articles, un exposé des motifs, des annexes de nature technique, une fiche financière, des plans, une fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Le 23 avril 2014, la Commission du Développement durable a désigné M. Gusty Graas comme rapporteur du projet de loi. Lors de cette même réunion, elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

La Commission a une nouvelle fois examiné l'avis du Conseil d'Etat au cours de sa réunion du 14 mai 2014.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 3 juillet 2014.

*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES
ET OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous rubrique a comme objet d'adapter le budget du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et d'autoriser le Gouvernement à faire procéder à la construction de l'échangeur de Hellange et des raccordements à l'autoroute A13 et à la route nationale N13. Il s'agit donc d'augmenter une seconde fois, et ceci pour un montant maximal de 34.200.000 euros, le budget arrêté par la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre. A l'origine avait été fixée une somme de 242.935.000 euros pour les travaux de construction projetés.

Ce montant a été augmenté une première fois de 49.065.000 euros par le biais de la loi du 12 juin 2004 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre.

Afin d'expliquer les circonstances qui amènent au projet de loi sous rubrique, un bref historique de l'évolution de ce projet routier est dressé.

Le 11 juillet 1967 le projet de loi ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes a été discuté au sein de la Chambre des Députés¹. Dans le rapport de la commission spéciale instituée à cet effet, le rapporteur a relevé que l'un des buts de ce projet de loi consistait dans la volonté „*de relier notre pays aux grandes voiries de communication de nos voisins par des routes adaptées à celles qui se construisent le long de nos frontières*“. A cette fin, le projet de loi a prévu une procédure spéciale afin qu'il ne pût „*y avoir aucune possibilité de perturber les tracés, de freiner ou d'arrêter les travaux par des discussions de quelque nature qu'elles soient*“. En effet, le titre III de ladite loi règle la procédure d'expropriation.

La loi du 29 août 1972 modifiant et complétant la loi de 1967 a alors retenu „*une route collectrice du Sud, reliant entre elles les principales localités du bassin minier [...] et sa jonction [...] au réseau routier allemand (Sarrebruck-Remich)*“.

La loi du 31 août 1986 modifiant et complétant la loi de 1967 a pour sa part défini la construction d'„*une route collectrice du Sud, reliant entre elles les principales localités du bassin minier de Bettembourg à Rodange, sa jonction au réseau autoroutier existant et ses raccordements aux principaux sites industriels de la région*“. Il en est découlé qu'à ce moment donné, la réalisation d'une liaison avec la Sarre a été abandonnée bien que le Conseil d'Etat estimât qu'une telle „*jonction directe ou indirecte avec le réseau autoroutier de la Sarre continue de s'imposer, fût-ce à une date ultérieure*“.

En date du 5 mars 1991 les démarches ont été lancées en vue de la construction d'une liaison routière Luxembourg-Sarre. Le choix du tracé de la route à construire, notamment pour le passage de la Moselle, a subi d'importantes modifications depuis le début du projet dans les années soixante-dix. Le 18 avril 1994 un accord a été signé avec les autorités allemandes pour la construction d'un pont à Schengen. C'est par cet accord, approuvé par la loi du 18 août 1995, que la Collectrice du Sud a regagné sa dimension internationale initiale.

Puis, par la loi du 31 juillet 1995 la liaison avec la Sarre a été réintégrée au programme de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. En d'autres termes, la planification d'une route reliant le réseau luxembourgeois avec celui de l'Allemagne a pu être entamée.

Cette loi a transposé en même temps en droit national la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Le législateur a estimé à ce moment que d'un point de vue purement formel, la directive ne serait pas applicable à la dernière version de la collectrice du Sud dont la construction resterait subordonnée à la législation antérieure. Au vu de cette situation essentiellement transitoire, le Gouvernement de l'époque a dès lors pallié à cette situation par l'élaboration d'un ensemble d'études d'impact non prévues par la loi. Une première information du public a été faite dans le cadre de réunions publiques organisées par le Ministère des Travaux publics.

En ce qui est de la directive 85/337/CEE, elle prévoit que de manière générale „*[l]es Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences*“. Elle fixe aussi les conditions pour que ladite directive ne soit pas applicable. En effet, „*il ne convient pas d'appliquer la présente directive aux projets qui sont adoptés en détail par un acte législatif national spécifique, les objectifs poursuivis par la présente directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations, étant atteints à travers la procédure législative*“.

Selon le rapport de la Commission des Travaux publics du 18 octobre 2001, „*[l]es autorités luxembourgeoises arguaient que le projet constituait un acte législatif national spécifique adopté en détail au sens de l'article 5 de la directive 85/337/CEE et que partant cette directive n'était pas applicable*“².

1 Par la suite, la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est désignée par l'intitulé „la loi de 1967“.

2 Citation du rapport de la Commission des Travaux publics du 18 octobre 2001 au sujet du projet de loi relatif à la construction d'une liaison routière avec la Sarre.

Néanmoins la Commission européenne, saisie par une plainte suite à une réclamation devant le tribunal administratif concernant la procédure d'expropriation, a considéré que l'article 6 de la loi de 1967 n'énonce qu'un programme général qui ne peut dans aucun cas être considéré comme présentant le détail et la précision requis par l'article 1er, paragraphe 5, de la directive. L'article afférent stipule que „*la présente directive ne s'applique pas aux projets qui sont adoptés en détail par un acte législatif national spécifique, les objectifs poursuivis par la présente directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations, étant atteints à travers la procédure législative*“. C'est ainsi que cette décision est allée à l'encontre de l'opinion du Ministre responsable estimant que le projet de loi constituerait un acte législatif spécifique (loi du 16 novembre 2001), tout comme le prévoit la directive 85/337/CEE³.

Par ailleurs, bien que la Commission européenne ait reconnu que les autorités luxembourgeoises avaient fait procéder à la réalisation d'études techniques visant à évaluer les conséquences du projet sur l'environnement, elle a néanmoins considéré que la directive n'a pas été respectée dans la mesure où les informations recueillies sur base des études n'avaient pas été mises à la disposition du public concerné et que d'autre part, ledit public ne s'était pas vu donner la possibilité d'exprimer son avis sur le tracé du projet. C'est dans ce contexte que les réunions publiques organisées par le Ministère des Travaux Publics dans les communes concernées n'ont pas été reconnues par la Commission comme équivalentes à la procédure d'information et de consultation tel que prescrite par la directive. Dans une mise en demeure du 14 juillet 1999 la Commission a réitéré que la directive en question n'a pas été respectée. Selon l'avis IP/00/833 du 25 juillet 2000, „*la décision prise par la Commission à l'encontre du Luxembourg concernant la Route de la Sarre est justifiée par le fait que le projet routier a été approuvé sans être soumis au préalable à une consultation publique appropriée*“.

Par la suite la Commission européenne a recommandé de procéder à une nouvelle adoption du projet à l'occasion de laquelle l'avis du public concerné devrait être pris en compte. Par conséquent, les dossiers destinés à la consultation du public ont été envoyés en date du 4 août 2000 par la Ministre des Travaux Publics aux communes suivantes: Bettembourg, Burmerange, Dalheim, Frisange, Mondorf-les-Bains, Remerschen, Roeser. Les mêmes dossiers ont été communiqués à la sous-préfecture de Thionville pour les transmettre aux communes limitrophes françaises. Finalement un dossier a été envoyé à la commune de Perl se situant sur l'autre rive de la Moselle.

Les procès-verbaux contenant les remarques recueillies par les autorités communales suite aux consultations publiques ont été envoyés au courant du mois d'octobre 2000 au Ministère des Travaux Publics. C'est sur base des remarques notées dans les procès-verbaux qu'une évaluation de la consultation publique a été faite. Le projet a été réexaminé en tenant compte du résultat de la consultation publique. L'examen a porté d'une part sur le tracé de l'autoroute, d'autre part sur les mesures compensatoires pour la protection de l'environnement.

Afin de régulariser la situation, le Gouvernement a décidé de faire adopter en détail le projet pour la construction d'une liaison routière vers la Sarre par un acte national spécifique au sens de l'art. 1er paragraphe 5 de la directive 85/337/CEE, telle que modifiée. Cette démarche a été approuvée par le Conseil d'Etat (voir avis afférent du 3 juillet 2001).

A l'approche de la date de la fin des travaux, il s'est avéré que la mise en œuvre du projet initial géométrique était compromise. Des dépenses supplémentaires s'étant avérées nécessaires, une somme de 49.065.000 euros a été votée par la Chambre en date du 12 juin 2004. En plus, quelque 3 hectares de parcelles de terrains se situant sur le tracé prévu (famille Linster), n'ont pas pu être acquis par la main publique⁴. Comme les propriétaires ont refusé la vente desdits terrains à l'Etat, il a fallu construire une voie de contournement de 1.300 mètres à partir de l'échangeur de Hellange autour de cette parcelle.

Cette voie de contournement, dite „*by-pass de Hellange*“, se présente encore de nos jours sous forme d'une route à 2 x 1 voie à géométrie peu favorable pour un tracé d'autoroute se terminant sur un giratoire provisoire de faibles dimensions qui permet de faire un échange avec la circulation de la N13. Cette partie de route non prévue est comprise dans le montant du dépassement. Il est vrai que de par son gabarit réduit et son tracé sinueux, le „*by-pass de Hellange*“ constitue un point noir sur le

3 Proposition recueillie du discours à la Chambre des Députés du rapporteur du projet de loi 4797 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre, Monsieur N. Strotz.

4 Le projet de loi relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre prévoit une augmentation qui est seulement en partie la conséquence de la construction du „*by-pass de Hellange*“.

tracé de l'autoroute A13, aussi bien au niveau de la capacité que de la sécurité des usagers. Finalement l'Etat luxembourgeois a été obligé de s'engager dans une procédure d'expropriation à ce moment, procédure marquée par plus d'un rebondissement.

A ce sujet il est également renvoyé au rapport de la Commission parlementaire des Travaux publics du 19 avril 2004 au sujet du projet de loi 5267 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre soulignant que „[d]ans le contexte de l'acquisition du terrain Linster pour cause d'utilité publique, il a été proposé d'étudier l'opportunité de légiférer en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, afin de pouvoir introduire dans la législation luxembourgeoise le concept d'une mise en possession provisoire dans des délais raisonnables sans toutefois léser les intérêts des propriétaires.“

L'article 16 de la Constitution a été révisé par la loi du 24 octobre 2007 dans le sens qu'une indemnité juste ne doit plus être payée au préalable. Suite au jugement du 8 juillet 2009, dans lequel le tribunal d'arrondissement de Luxembourg a retenu que le règlement grand-ducal du 28 mars 2002 portant approbation des plans des parcelles sujettes à emprise et de la liste des propriétaires était dépourvu de force obligatoire et ne pouvait dès lors être invoqué, celui-ci a été republié en date du 15 octobre 2009 et les documents d'expropriation des parcelles indisponibles et faisant l'objet du litige ont été déposés en date du 3 août 2010. Par jugement du 21 décembre 2011, le tribunal d'arrondissement a donné suite à la procédure d'expropriation et a ordonné le commencement de l'expertise des terrains au 27 janvier 2012.

Ce n'est qu'en date du 19 mars 2013 que l'arrêt n° 96/13 rendu par la Cour constitutionnelle a énoncé que „l'article 27, alinéa 4, de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes [impossibilité de recours]⁵ n'est pas contraire à l'article 10bis, paragraphe 1er, de la Constitution [égalité des Luxembourgeois devant la loi]⁶“. Vu que „le législateur a réalisé un juste équilibre entre le droit de propriété, d'une part, et le droit et l'obligation des pouvoirs publics de réaliser des infrastructures d'utilité publique, d'autre part“, la Cour constitutionnelle a estimé que l'impossibilité de recours a été bien fondée dans ce cas, sans qu'elle ne fût allée à l'encontre des droits prévus par la Constitution en ce qui concerne l'indemnisation en cas d'expropriation. En d'autres termes, le recours des propriétaires en question a été sans base légale.

C'est alors en date du 2 mai 2013 que le tribunal d'arrondissement de Luxembourg a ordonné l'envoi en possession de l'Etat des terrains à Hellange nécessaires à la finalisation de la liaison avec la Sarre. Cette décision a fait donc en sorte que les études de terrain et les travaux de construction puissent être entamés afin de démolir le contournement provisoire et de construire, comme initialement prévu, l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13, maillon manquant à réaliser dans le cadre de la liaison autoroutière avec la Sarre.

L'enveloppe additionnelle de 34.200.000 euros, imputable sur les crédits du Fonds des Routes, devra permettre donc les travaux suivants:

- la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 ainsi que la construction du passage inférieur OA VIIA au PK 1.900 avec rétablissement des chemins agricoles;
- l'aménagement d'un bassin de rétention à ciel ouvert en contrebas de la route nationale N13 au lieu-dit „Kuebelach“-„Belgrad“;
- l'aménagement du raccordement à la voirie nationale par le giratoire de Hellange sur la route N13 en sortie d'autoroute;
- la démolition du „by-pass“ provisoire entre Hellange et Frisange et la remise en état des terrains agricoles empruntés;
- les travaux nécessaires pour l'adoption du système d'assainissement de l'amenée des eaux dans le „Thalweg Hiergerterweier/Leiteschbach/Schetzwiss“.

Bien que l'enveloppe budgétaire des crédits mise à disposition par les lois de financement de 2001 et 2004 ne soit pas complètement épuisée, les crédits restants sont insuffisants pour finaliser les travaux

5 L'article 27 de la loi de 1967 prévoit entre autres que „[c]e jugement ainsi que celui rendu en conformité de l'article précédent n'est susceptible d'aucun recours.“

6 Ledit article mentionne que „[l]es Luxembourgeois sont égaux devant la loi.“

mentionnés. Pour des raisons de transparence le projet de l'échangeur de Hellange et du raccordement autoroutier, dont le coût est inférieur au seuil légal de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, il a été décidé unanimement en réunion de la Commission du contrôle de l'exécution budgétaire du 3 juin 2013 de soumettre le projet tel qu'il se présente à l'approbation du législateur, et d'autoriser la construction du maillon manquant de l'autoroute A13 par une loi spéciale.

Comme le remarque la fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels, les coûts d'entretien par an à prendre en compte s'élèvent à quelque 67.500 euros pour l'autoroute et à 10.000 euros pour l'ouvrage d'art, soit 77.500 euros au total. Ces calculs sont basés sur les coûts approximatifs de l'entretien des chaussées autoroutières des Ponts et Chaussées et correspondent aux taux publiés par d'autres administrations étrangères pour des autoroutes en situation péri-urbaine.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis rendu le 10 décembre 2013, le Conseil d'Etat émet un bref historique des circonstances ayant mené à la nécessité du projet de loi sous avis et tient à rappeler qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devraient à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur.

Pour le détail il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé

Dans son avis du 10 décembre 2013, le Conseil d'Etat estime que l'intitulé devrait se lire comme suit:

Projet de loi relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 1er

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux de construction de l'échangeur de Hellange et des raccordements au réseau autoroutier et celui de la voirie normale. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de l'échangeur de Hellange et des raccordements à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.*

Le Conseil d'Etat propose de donner la teneur suivante à cet article:

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses prévues par la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre en vue de la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.*

Les membres de la Commission décident de suivre cette proposition.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er avril 2013 (valeur 730,85). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 34.200.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la*

construction au 1er avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Le Conseil d'Etat propose de revoir la rédaction de la première phrase de l'article 2 en s'inspirant de textes de loi figurant dans des projets d'autorisation analogues. Le Conseil d'Etat suggère dès lors le libellé suivant:

Art. 2. Les dépenses engagées au titre de l'adaptation budgétaire visée à l'article 1er ne peuvent pas dépasser la somme de 34.200.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2013 (valeur 730,85). Il comporte en outre la clause d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Les membres de la Commission décident de maintenir le libellé initial du texte de cet article, car ils le jugent plus approprié d'un point de vue comptable.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes.

*

Au cours de leur réunion du 23 avril 2014, les membres de la Commission ont procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- le giratoire provisoire sur la route nationale N13 sera aménagé en un giratoire définitif. Parallèlement le projet de loi prévoit également la réalisation d'îlots d'arbres dans la bande de stationnement de part et d'autre de la RN13, entre le giratoire et l'église de Hellange, ceci afin de réduire la vitesse dans l'entrée de la localité et de donner un caractère plus urbain à cette voirie. Un membre de la Commission a également insisté sur les nécessaires aménagements à mettre en œuvre sur la RN13 en direction de Bettembourg, principalement dans le but de sécuriser les abords du parc de loisirs situé à proximité. Afin de ne pas hypothéquer la réalisation de l'échangeur de Hellange, il a été convenu que, le cas échéant, un projet de réaménagement de la RN13 entre le rond-point et l'entrée de la commune de Bettembourg sera élaboré en étroite collaboration avec les édiles communaux de Bettembourg;
- la concrétisation prochaine de la plateforme multimodale à Bettembourg et le développement plus général du terminal Eurohub Sud de Bettembourg-Dudelange entraîneront inévitablement une augmentation du trafic routier dans la zone. S'il est vrai que ces deux projets sont des projets indépendants l'un de l'autre, il conviendrait de mettre en place un concept global qui, le cas échéant, relierait à terme les échangeurs de Hellange et de Dudelange-Burange. Dans ce même contexte, il faudra également veiller à réduire au maximum les nuisances pour les riverains et notamment faire en sorte d'éviter que les poids lourds ne sortent du réseau autoroutier pour emprunter les routes nationales et pénétrer dans les localités;
- un talus antibruit sera aménagé le long de la section courante de l'autoroute, du côté de la localité de Hellange. Ce talus aura une hauteur de 3,00 m par rapport au niveau de la plateforme de roulement;
- des mesures concrètes de renaturation seront mises en œuvre conformément aux directives de l'Administration de la nature et des forêts;
- les travaux de construction permettront d'offrir un accès au site de la décharge pour matériaux inertes, dont un projet d'extension est en cours d'évaluation par les instances compétentes. Etant donné que la décharge bénéficie actuellement d'un accès provisoire passant sur l'emprise de l'autoroute, celui-ci sera remplacé par un accès définitif;
- le Centre National de Recherches Archéologiques a effectué des fouilles sur le site et a récemment rendu un rapport final dont les résultats ne laissent pas présager un quelconque délai supplémentaire pour le début des travaux de construction;
- la piste cyclable dite des Trois Cantons (PC6) traverse le pays d'ouest en est et relie Pétange à Remerschen. Le projet de loi n° 6600 relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion

de la mobilité douce et abrogeant la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables prévoit une certaine flexibilité pour relier Frisange à Bettembourg. Une étude de variantes permettra d'arrêter si la future PC6 longera la frontière française en utilisant l'ouvrage supplémentaire prévu dans le cadre du projet de loi sous rubrique ou favorisera un itinéraire au nord de la RN13 pour accéder à Bettembourg.

Aux termes de cet échange de vues, les membres de la Commission se sont prononcés pour l'évacuation rapide du projet de loi, trop longtemps laissé en suspens à cause des procédures d'expropriation ayant dû être engagées.

Selon les responsables de l'Administration des Ponts & Chaussées, la durée totale des travaux est estimée à 550 jours.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction
d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction
de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute
A13 et à la route nationale N13**

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses prévues par la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre en vue de la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 34.200.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes.

Luxembourg, le 3 juillet 2014

Le Rapporteur,
Gusty GRAAS

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

