

N° 6654

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement
à l'autoroute A13 et à la route nationale N13**

* * *

*(Dépôt: le 12.2.2014)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (29.1.2014)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Commentaire des articles	2
4) Exposé des motifs	2
5) Annexe.....	4
6) Fiche financière	6
7) Plans.....	7
8) Fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels.....	16
9) Avis du Conseil d'Etat (10.12.2013)	16

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.

Palais de Luxembourg, le 29 janvier 2014

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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.

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.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

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.

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.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes.

*

EXPOSE DES MOTIFS

OBJECTIF

L'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 constitue le maillon manquant à réaliser dans le cadre de la liaison autoroutière avec la Sarre A13 qui a été ouverte officiellement à la circulation le 24 juillet 2003.

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.

Vu les reproches de la Commission des CE que l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 – qui énonce un programme général – ne peut en aucun cas être considéré comme présentant le détail et la précision requis par l'article 1er, paragraphe 5 de la directive 85/337/CEE, la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre a été votée en vue de régulariser la situation par un acte législatif national spécifique. Les dépenses s'élevaient à un montant de 242.935.654,28 € à l'indice 554,26 (octobre 2001), sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Par la suite une deuxième loi du 12 juin 2004 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre s'avérait nécessaire pour adapter l'enveloppe financière initiale de 49.065.000,00 €, montant à l'indice 575,85 (avril 2003), soit de 47.225.435,27 € à l'indice 554,26. Le montant voté total correspondant à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er octobre 2001 s'élève donc à 290.161.089,55 €.

A l'approche de la date de la fin des travaux de la liaison routière avec la Sarre A13, il s'est avéré qu'à défaut d'un accord avec les propriétaires, l'acquisition de parcelles privées nécessaires à la

construction d'une bretelle de l'échangeur et de la section courante de l'autoroute au niveau de la localité de Hellange était devenue impossible.

De ce fait, l'échangeur autoroutier n'a pu être construit suivant le projet géométrique initial et il a été décidé en 2002 d'aménager une voie de contournement des parcelles privées indisponibles. Cette voie de contournement, dite „by-pass de Hellange“, se présente 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. Ce by-pass a une vocation provisoire et est prévu d'être démantelé dès la mise en service de l'échangeur de Hellange suivant sa géométrie définitive. De par son gabarit réduit et son tracé sinueux, le by-pass de Hellange constitue un point noir sur le tracé de l'autoroute A13, aussi bien au niveau de la capacité que de la sécurité des usagers.

Entretemps, 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 de ces parcelles en vue de la construction d'une liaison avec la Sarre était dépourvu de force obligatoire et ne pouvait dès lors être invoqué, celui-ci fut 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 donne suite à la procédure d'expropriation et ordonne le commencement de l'expertise des terrains au 27 janvier 2012. Finalement, c'est 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. Ce n'est qu'à partir de cette date, que les études sur terrain ont pu être poursuivies, à savoir les sondages archéologiques à exécuter par les services du Centre National de Recherches Archéologiques ainsi que les reconnaissances géotechniques indispensables à la finalisation des dossiers d'appel d'offres.

L'objet du présent projet de loi consiste à mettre à la disposition du Gouvernement une enveloppe financière de 34.200.000 €, montant nécessaire pour:

- 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'adaptation du système d'assainissement et l'amenée des eaux dans le thalweg Hiergerterweier/Leiteschbach/Schetzwiss.

Bien que l'enveloppe budgétaire des crédits mis à disposition par les lois de financement de 2001 et 2004 ne soit pas complètement épuisée, les crédits restants sont insuffisants pour finaliser le projet. En effet, outre quelques dépassements accusés lors des différents chantiers par rapport aux devis et soumissions, il s'avère que les devis des travaux restants ont augmenté par rapport aux estimations de 2004 aussi bien pour la construction de l'échangeur et de la section manquante de l'autoroute que pour la construction du giratoire sur la N13 et le réaménagement de celle-ci. A cela s'ajoutent la complexité du phasage de réalisation due au maintien du trafic ainsi que des travaux initialement non prévus, comme un ouvrage servant au rétablissement d'un chemin vicinal ou la démolition et la remise en état du by-pass provisoire, ont dû être ajoutés au projet.

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, il fut décidé en réunion de la commission de l'exécution budgétaire du 3 juin 2013 de soumettre le projet comme tel à l'approbation du législateur, et d'autoriser la construction du maillon manquant de l'autoroute A13 par une loi spéciale.

ANNEXE

DESCRIPTIF TECHNIQUE DU PROJET

Le projet présenté constitue le dernier maillon à réaliser de la liaison routière avec la Sarre reliant la Collectrice du Sud au réseau routier allemand sur un tracé de 20,65 km.

L'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 se substitue au point noir „By-pass provisoire de Hellange“ et prend son départ dans l'actuelle amorce de la Croix de Bettembourg au lieu-dit „Réikieschtgen“ en intégrant l'échangeur de Hellange. A partir de l'échangeur de Hellange, l'autoroute projetée poursuit son tracé au Sud de la route nationale N13 en contournant le village de Hellange par les lieux-dits „Béinert“ et „Lénget“ et se raccorde à l'autoroute existant à la hauteur du lieu-dit „Schrondhaut“.

Les travaux se divisent en plusieurs parts, à savoir:

- 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 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,
- l'aménagement d'un bassin de rétention à ciel ouvert au lieu-dit „Belgrad“,
- les travaux nécessaires pour l'adaptation du système d'assainissement et l'amenée des eaux dans le thalweg Hiergerterweier/Leiteschbach/Schetzwiss.

L'ensemble des travaux est estimé à 34.200.000,00 EUR TTC, à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er avril 2013 (valeur 730,85).

1. Echangeur autoroutier sur l'autoroute A13

Les caractéristiques géométriques de l'échangeur de Hellange répondent à la norme allemande RAL-K-2 et il s'agit d'un „diffuseur“, c.-à-d. d'un croisement dénivelé à 3 branches, dit „linksliegende Trompete“. La longueur des voies de décélération des bretelles est de 200 m de même que celle de la voie d'accélération de la bretelle en direction de Schengen. La voie d'accélération de la bretelle dans la direction d'Esch-sur-Alzette est prolongée jusqu'à la bretelle de sortie en direction de Luxembourg de la Croix de Bettembourg, du fait de l'entre-distance relativement courte entre ces 2 bretelles.

Le profil de la section courante de l'autoroute se présente comme suit:

- Terre-plein central: 2 x 1,00 m
- Bande dérasée: 0,75 m
- Chaussée: 2 x 3,75 m
- Bande d'arrêt d'urgence: 2,75 m

Une digue antibruit est aménagée le long de la section courante de l'autoroute, côté Nord/localité de Hellange. Le merlan a une hauteur de 3,00 m par rapport au niveau de la plateforme de roulement.

Le profil-type du coffre de chaussée de l'autoroute est défini en concordance avec le profil appliqué sur l'ensemble de la Liaison avec la Sarre.

2. Giratoire de Hellange sur la route N13

Le giratoire à l'essai sur la route nationale N13 est aménagé en un giratoire définitif à 3 branches, dont l'anneau de roulement possède un diamètre extérieur de 50 m et un diamètre intérieur de 32 m, correspondant à une largeur de la chaussée carrossable de 9 m.

L'amorce d'une 4ième branche est aménagée pour offrir un accès au chantier et un accès au site de la décharge pour matériaux inertes, dont un projet d'extension est en préparation par les instances compétentes. Comme la décharge bénéficie actuellement d'un accès provisoire passant sur l'emprise de l'autoroute, celui-ci sera remplacé par un accès définitif.

Le principe du carrefour est celui du giratoire, choisi par la volonté de marquer l'entrée de la localité de Hellange en sortie d'autoroute et de fluidifier le trafic à proximité immédiate de la voie rapide. La composition du coffre de chaussée du giratoire sur la route N13 et de ses branches est définie conformément à l'Instruction directoriale CR 2 du 5 juin 2008 de l'administration des Ponts et Chaussées, considérant une chaussée à renouveler en rase campagne (RC) pour une classe de trafic maximum (T0). Dans le cadre du réaménagement du giratoire, l'éclairage public existant sera renouvelé par le Service Electromécanique de l'administration des Ponts et Chaussées. D'autre part, l'Entreprise des P&T procédera à la mise en place d'un multitubulaire de 4 gaines avec regards de tirage sur la longueur du chantier.

Le projet de réaménagement du giratoire comporte également la réalisation d'îlots d'arbres dans la bande de stationnement de part et d'autres de la route N13, entre le giratoire jusqu'à hauteur de l'église. Cet aménagement est destiné à réduire la vitesse dans l'entrée de Hellange et de donner un caractère plus urbain à cette voirie.

3. Remise en état du „By-pass de Hellange“

La voie provisoire à double sens „By-pass de Hellange“ a été aménagée en 2002 en vue de pallier à la non-réalisation de l'échangeur dans sa configuration définitive. Sa conception a été simplifiée en vue de minimiser le coût de la remise en état des terrains après la mise en service de l'échangeur de Hellange.

Les masses provenant de la démolition du remblai routier devront en majeure partie être évacuées, du fait du phasage proposé pour la construction de l'échangeur. La terre végétale nécessaire à la remise en état des terrains agricoles a été stockée lors de la construction sous forme de merlon le long de la plate-forme provisoire.

4. Passage inférieur OA VIIA avec rétablissement des chemins agricoles

Par rapport au projet initial un nouveau passage inférieur servant au rétablissement des chemins agricoles a été ajouté au point kilométrique PK 1.908. L'implantation de l'ouvrage est choisie en profitant du dénivelé entre le profil en long de l'autoroute et le terrain naturel. Ce passage inférieur OA VIIA est du type „cadre fermé“ selon les caractéristiques du sol rencontré. L'ouvrage en béton armé supporte le profil autoroutier.

Le passage inférieur est dimensionné pour permettre l'éventuel accès à une extension de la décharge, à aménager au Sud de l'autoroute par l'exploitant.

5. Réseaux, assainissement des eaux et mesures compensatoires

Une conduite d'adduction d'eau potable S.E.S. longe l'emprise Nord de l'autoroute et traverse la plate-forme de l'ancienne A13 approximativement au niveau de la convergence des 4 bretelles de l'échangeur Hellange projeté. Divers réseaux de câbles ont déjà pu être déplacés par les concessionnaires, l'autoroute sera équipée des réseaux nécessaires au fonctionnement des installations et systèmes, dont notamment l'éclairage public, le CITA, ...

L'assainissement de l'aménagement autoroutier projeté repose sur le principe de la séparation des eaux du bassin versant interne B.V.I. et du bassin versant externe B.V.E., principe qui est appliqué sur l'ensemble de la Liaison avec la Sarre. Les écoulements relatifs au BVE sont rétablis via 2 passages hydrauliques et les eaux provenant du BVI sont amenées dans le bassin de rétention dans l'échangeur. La construction d'un bassin de rétention secondaire étant prévu au lieu-dit „Belgrad“. Vu la disposition des exutoires, dont les pentes sont minimales, et l'obstruction des chemins naturels d'écoulement par l'autoroute, il est envisagé d'amener les eaux de surface de l'échangeur dans le thalweg Hiergerterweier/Leiteschbach/Schetzwiss.

La construction du bassin de rétention au lieu-dit „Belgrad“ se fera conformément aux prescriptions des autorisations des autorités compétentes. Les aménagements nécessaires à l'exutoire feront l'objet d'un projet de renaturation, consistant avant tout à favoriser la répartition en largeur des eaux superficielles, d'où il résulte une diminution de la vitesse d'écoulement. Les berges du ruisseau, les berges des deux cuvettes à l'intérieur du bassin de rétention ainsi que le talus du bassin de rétention seront aménagés avec des pentes très douces (rapport de 1 à 30), la transition entre le fond du ruisseau et ses berges ainsi que la transition entre le fond des bassins et les talus se faisant de façon progressive.

Les abords seront aménagés de sorte à faciliter la végétation par succession naturelle. Les plantations nécessaires se feront conformément aux directives de l'administration de la nature et des forêts.

6. Equipements

L'ensemble du projet fera l'objet d'un audit de sécurité. L'échangeur, tout comme la voirie d'approche, est éclairé via la mise en place de mâts d'éclairage.

Le tronçon autoroutier est équipé d'installations de contrôle et d'information du trafic sur les autoroutes CITA (portiques, panneaux à signalisations variables PSV, mâts caméras, câblages). Le terre-plein central de la plate-forme autoroutière est délimité par 2 murets californiens dissymétriques en béton, de même type que ceux utilisés sur le reste de la Liaison avec la Sarre. La bretelle bidirectionnelle est équipée d'un muret californien symétrique en béton, en guise de séparateur central. Les bords extérieurs de chaussées sont intégralement équipés de glissières métalliques.

Il faut en outre tenir compte du fait que le chantier se fait sous trafic routier, demandant une organisation de chantier plus complexe, nécessitant la mise en place d'équipements provisoires.

*

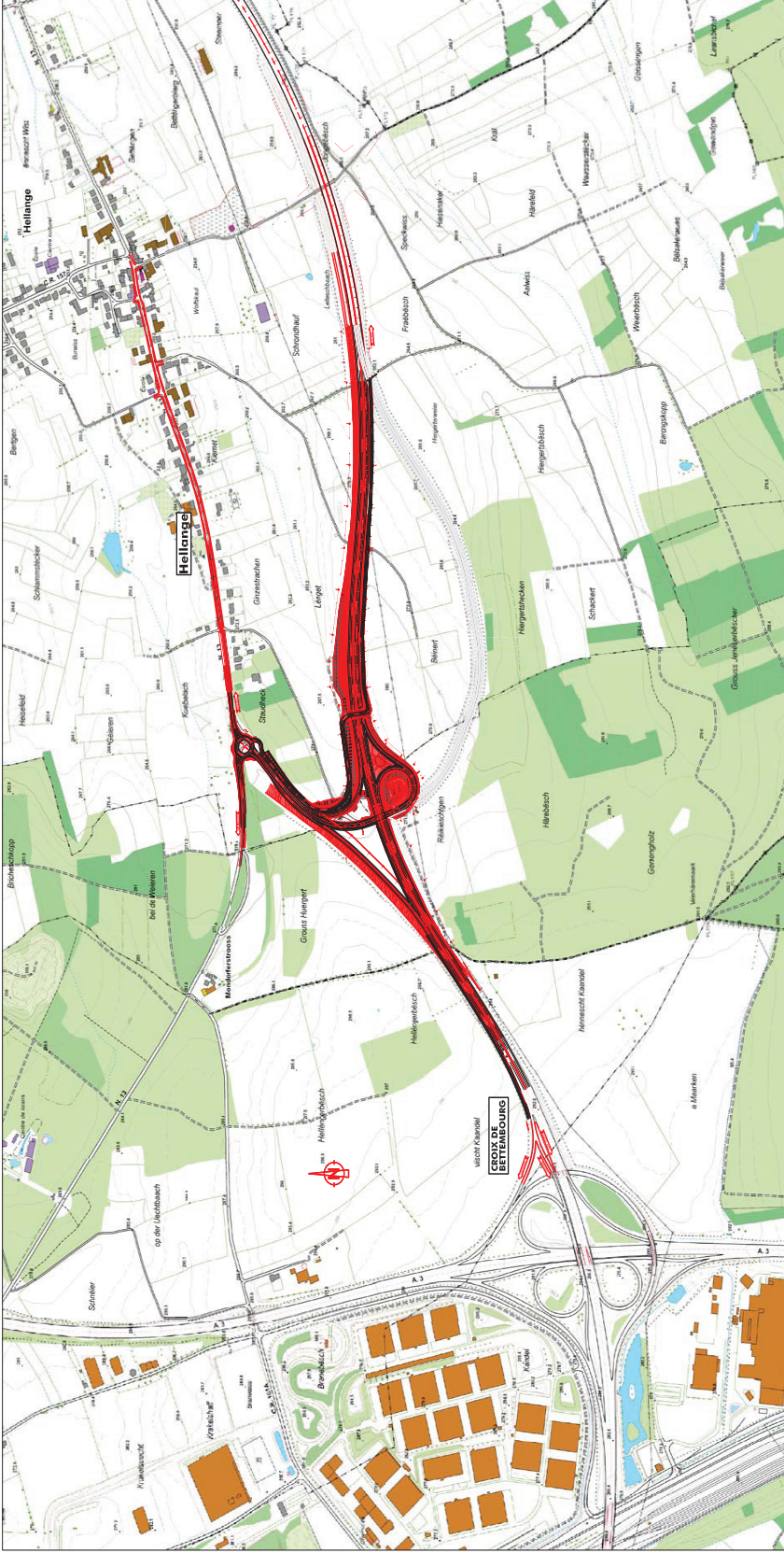
FICHE FINANCIERE

	29.704.347,83 €	34.160.000,00 €
	15%	730,85
	<i>Coût HT à l'indice actuel</i>	<i>TTC à l'indice actuel</i>
<i>Echangeur de Hellange</i>		
Génie civil	18.652.173,91	21.450.000,00
<i>Equipements Routiers</i>		
Signalisation verticale – marquage – glissières – barrières provisoires etc.	660.869,57	760.000,00
<i>Equipements SEM</i>		
Eclairage, gaines, câbles etc.	208.695,65	240.000,00
Poste moyenne tension	104.347,83	120.000,00
<i>Réhabilitation ouvrage d'art (réparation étanchéité, etc.)</i>		
Réparations béton, étanchéité etc.	156.521,74	180.000,00
<i>Remise en état „By-pass de Hellange“</i>		
Génie civil	1.217.391,30	1.400.000,00
<i>Giratoire RN13</i>		
Génie civil	1.817.391,30	2.090.000,00
<i>Amenée des eaux dans le thalweg Hiergerterweier/ Leiteschbaach/Schetzwiss</i>		
Travaux de fonçage et de pose de collecteurs/fossés etc.	1.513.043,48	1.740.000,00
<i>Bassin de rétention Belgrad</i>	330.434,78	380.000,00
<i>Mesures compensatoires</i>		
Rénaturation by-pass, agriculture extensive etc.	1.008.695,65	1.160.000,00
<i>Raccordement à l'A13</i>		
Adaptations, tapis, équipements	1.008.695,65	1.160.000,00
<i>Divers et imprévus</i>	3.026.086,96	3.480.000,00
Total	29.704.347,83 €	34.160.000,00 €
Arrondi		34.200.000,00 €

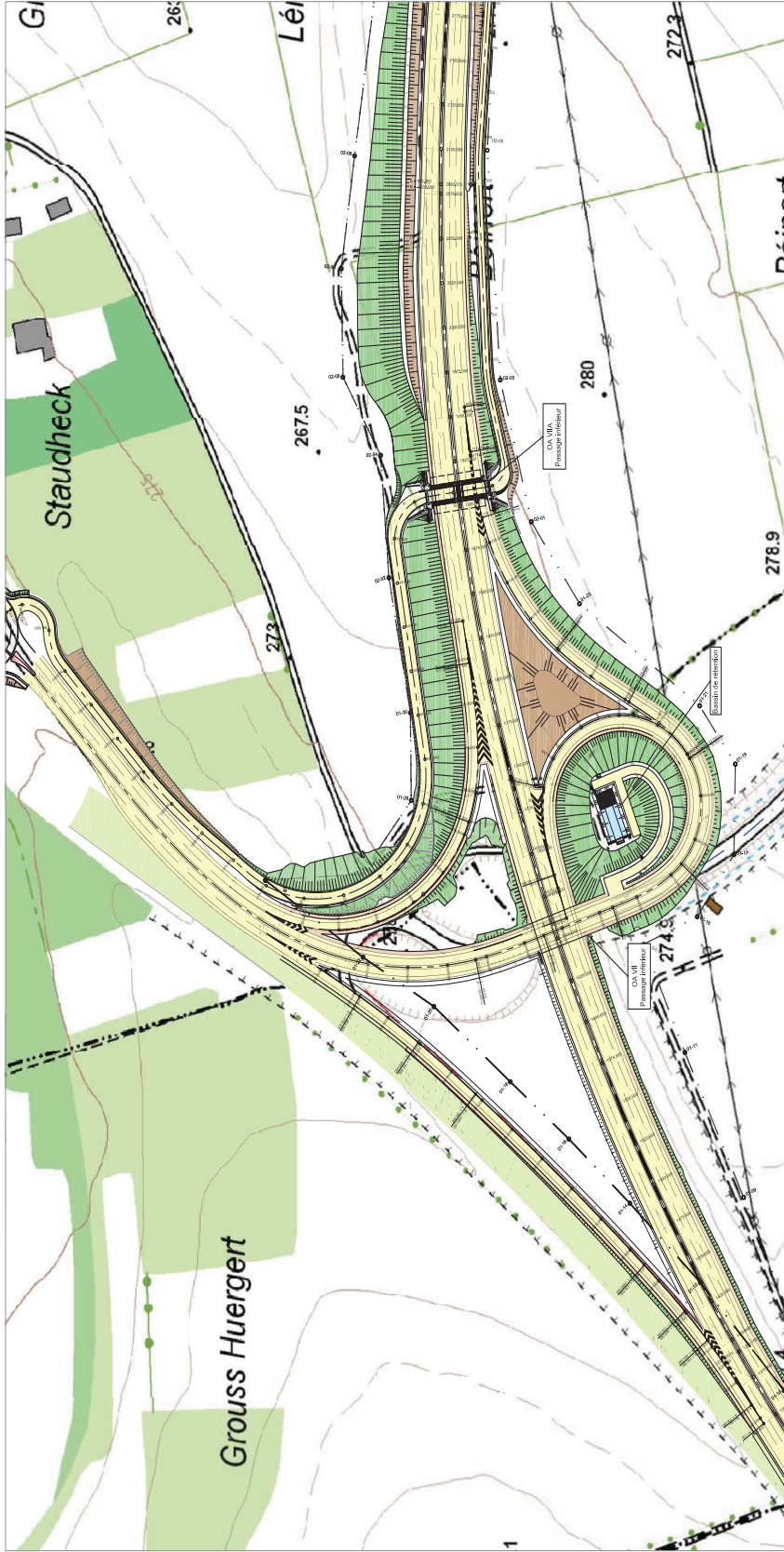
PLANS

1. Plan de localisation
2. Situation générale
3. Echangeur de Hellange (A13)
4. Giratoire de Hellange (N13)
5. Passage inférieur OA VIIA
6. Profil en long Section courante 1/2
7. Profil en long Section courante 2/2
8. Profil en travers Section courante

*



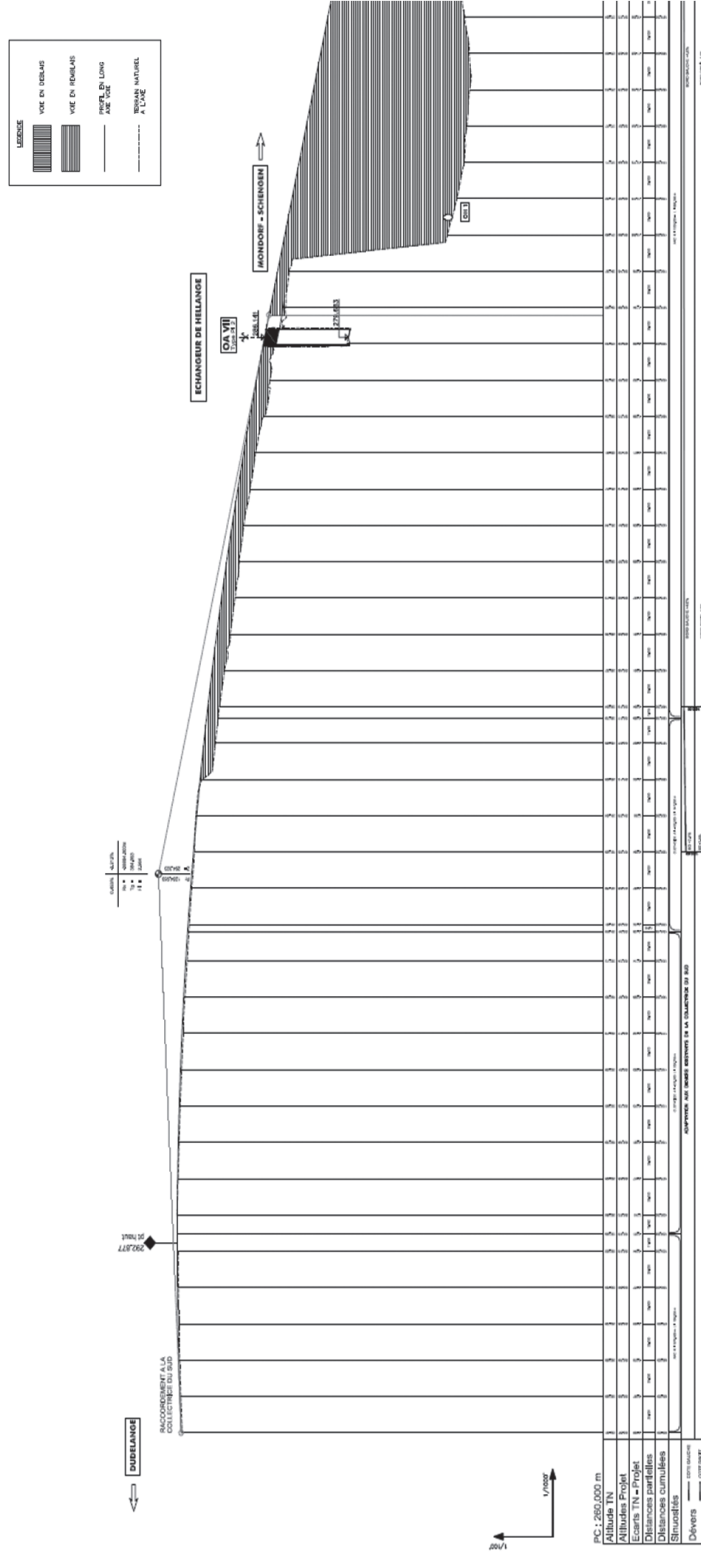
PLAN DE LOCALISATION



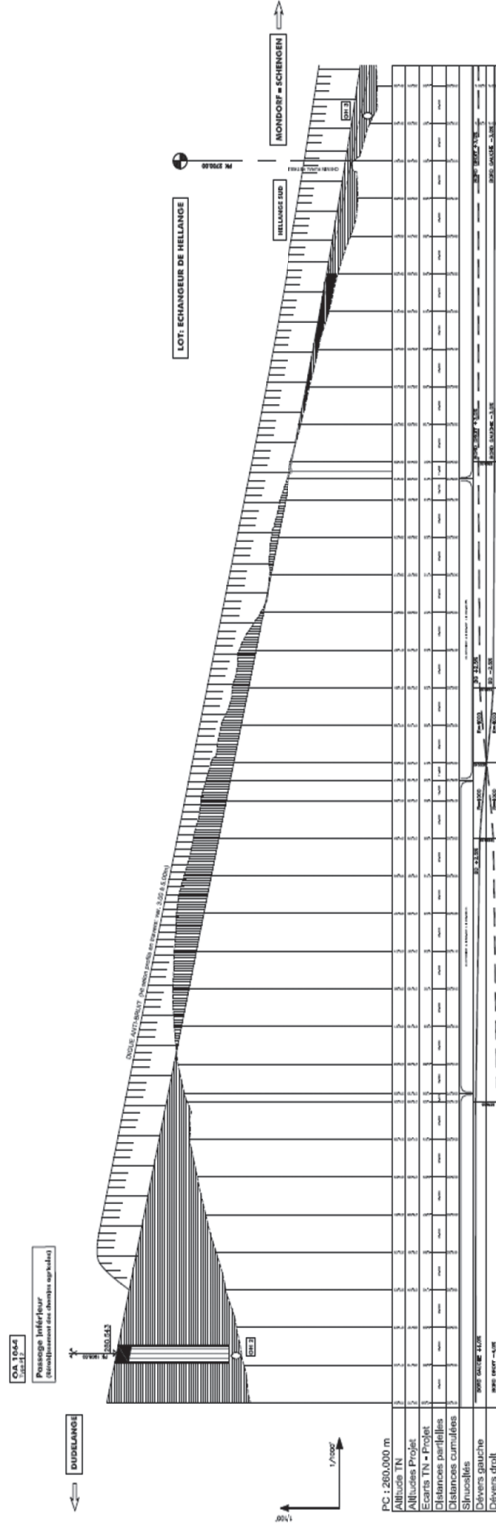
ECHANGEUR DE HELLANGE (A13)



GIRATOIRE DE HELLANGE (N13)



PROFIL EN LONG SECTION COURANTE 1/2



PROFIL EN LONG SECTION COURANTE 2/2

FICHE RECAPITULATIVE AUX COÛTS DE CONSOMMATION ET D'ENTRETIEN ANNUELS

(selon l'article 79 du chapitre 17 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Les frais annuels futurs occasionnés par le présent projet peuvent être estimés à base des coûts de l'entretien du réseau autoroutier luxembourgeois, en tenant compte de l'accroissement réel des surfaces de chaussée. Pour une longueur de projet de l'ordre de 1.650 mètres, l'augmentation nette calculée en déduisant le tronçon de fin d'autoroute s'élève ainsi à 1.350 mètres. Les longueurs des nouvelles bretelles sont compensées par la mise hors service du by-pass de Hellange, dont l'entretien est actuellement très coûteux dû aux accidents fréquents et à la forte sollicitation de cette route provisoire. Le nouveau giratoire sur la N13, qui en fait remplace le giratoire existant, ne sera pas plus intensif en entretien que le carrefour actuel.

Les coûts d'entretien par an à prendre en compte s'élèvent ainsi à quelque 67.500 EUR pour l'autoroute et à 10.000 EUR pour l'ouvrage d'art, soit 77.500 EUR dans l'ensemble. 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.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT (10.12.2013)

Par dépêche du 25 octobre 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'un descriptif technique du projet, de plans et d'une fiche financière.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Conseil d'Etat constate que le projet de loi sous avis a pour objet 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 fut une première fois augmenté 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.

Le projet de loi sous avis entend, plus particulièrement, autoriser la construction de l'échangeur de Hellange avec les raccordements à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 l'élément essentiel pour parachever ladite liaison autoroutière avec la Sarre.

En effet, la liaison autoroutière avec la Sarre est officiellement en service depuis le 24 juillet 2003, mais à hauteur de Hellange, il a fallu la construction d'une voie de contournement autour d'une parcelle de quelque 3 hectares appartenant aux propriétaires d'un terrain qui aurait dû accueillir le véritable échangeur de Hellange. Comme les propriétaires refusaient la vente desdits terrains à l'Etat, celui-ci était obligé de s'engager dans une procédure d'expropriation marquée par plus d'un rebondissement.

L'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 96/13 du 19 mars 2013 a définitivement permis de faire aboutir les procédures engagées, et les travaux de construction pourront enfin être entamés.¹

Pour ce faire, le Gouvernement a cependant besoin de l'autorisation de la Chambre des députés, en vertu de l'article 99 de la Constitution, vu que le montant total de la dépense relative au projet de

¹ Arrêt n° 96/13 de la Cour constitutionnelle, publié au Mémorial A n° 54 du 29 mars 2013, p. 722.

construction d'une liaison routière avec la Sarre dépasse le seuil de 40.000.000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat tient également 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.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Compte tenu des observations émises à l'endroit des considérations générales, 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“

Article 1er

Au regard des observations du Conseil d'Etat formulées dans le cadre des considérations générales, il est proposé de donner la teneur suivante à l'article en projet:

„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.“

Article 2

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.“

Article 3

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 10 décembre 2013.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Victor GILLEN

