

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 18 avril 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012
2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification
 - 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
 - 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Georges Engel), M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helmingier, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Paul Rasqué, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. René Biwer, M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 20 mars 2012, avis émis suite aux amendements parlementaires du 9 février 2012.

Pour ce qui est des amendements 1, 2, 3, 4 et 5 et 8, ceux-ci trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

L'amendement 6 trouve également l'accord du Conseil d'Etat, qui estime cependant qu'il y a lieu de supprimer la première phrase du nouveau paragraphe 12 du nouvel article 9, alors

que le recours en annulation est de droit commun et qu'il est dès lors superfétatoire de le rappeler dans un texte particulier. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'amendement 7, qui vise notamment à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne le pouvoir accordé au ministre de fixer le montant de ces redevances. Le Conseil d'Etat s'oppose en effet formellement au libellé du paragraphe 1^{er} de l'article 11 nouveau, alors que la fixation du montant des redevances est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal. La Commission décide de donner droit à cette opposition formelle et de remplacer l'expression « le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions » par le terme « règlement grand-ducal ».

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté à l'unanimité des membres présents.

3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet la réalisation de la section courante entre la route N31 et l'autoroute A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange, le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, ainsi que la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange et d'un ouvrage au-dessus de la route N31. S'y ajoute le traitement des terres polluées, leur mise en dépôt et leur évacuation vers une décharge appropriée. Ces travaux comportent des investissements maximaux de 138.000.000 euros, à la valeur 658,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2010. Etant donné que ce montant 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, le projet requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

L'autorisation prévue dans le cadre du projet de loi constitue la troisième phase de la réalisation de la liaison Micheville, c'est-à-dire la création d'une nouvelle liaison routière appelée à connecter, d'une part, la région limitrophe française et, d'autre part, le site de Belval-Ouest au réseau autoroutier luxembourgeois. En effet, le Gouvernement a déjà été autorisé par :

- la loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville à réaliser la première phase d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain, à savoir la construction de la structure portante du tunnel faisant la jonction entre l'accès sud et donnant sur le « Square-Mile » aménagé au centre du site, un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes. L'enveloppe budgétaire de cette première phase était limitée à 76.000.000

euros (à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2004) ;

- la loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et le projet routier afférent sur le territoire français à réaliser la deuxième phase du raccordement routier, notamment à achever le gros œuvre du tunnel de Micheville au sud et au nord, à parachever le tunnel avec des travaux de voirie et des équipements techniques, à construire un passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement de la route N31, à réaménager celle-ci et à la raccorder au rond-point Raemerich, ainsi qu'à traiter des terres polluées et les mettre en dépôt. Les dépenses occasionnées par cette loi ne pouvaient dépasser le montant de 115.500.000 euros (à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2007).

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, Le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois de 2005 et 2008 et marque donc son accord avec le projet de loi sous rubrique.

La Haute Corporation réitère cependant ses critiques quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, selon elle, va à l'encontre des principes de transparence et de bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des Députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat souligne qu'il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres textes législatifs pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de « route N 31 » ou « RN 31 » au lieu de « R.N. 31 », de l' « autoroute A 4 » au lieu de l' « Autoroute A.4 » et de l'« OA 01 » respectivement de l'« OA 03 » au lieu de l'« O.A. 01 » et de l' « O.A. 03 ».

Intitulé

De l'avis du Conseil d'Etat, l'intitulé du projet de loi s'énoncera comme suit :

Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

La commission parlementaire fait sienne cette nouvelle formulation.

Article 1^{er}

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation ci-dessus concernant la désignation des routes nationales, autoroutes et ouvrages d'art. De la même manière que ci-dessus, la Commission décide de suivre les remarques du Conseil d'Etat. L'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN 31 (OA 03), ainsi que le traitement des terres polluées avec*

leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Article 2

La Haute Corporation est d'avis qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant « euros » au lieu du terme « Euros » *in fine* de la première phrase. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque du Conseil d'Etat. L'article 2 se lira comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.*

Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

« **Art. 3.** *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.* »

La commission parlementaire fait sienne cette recommandation.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est précisé que, dans le respect du principe du pollueur-payeur, un contrat a été signé en 2001 avec l'ancien propriétaire, dans lequel ce dernier s'engageait à prendre en charge, jusqu'à un certain plafond, les frais d'assainissement des terres contaminées. Ces frais se sont cependant révélés plus élevés que prévu. A noter également que les terres contaminées sont évacuées vers une décharge appropriée située en Allemagne ;
- la Commission prend note du courrier envoyé par différentes associations à la Chambre des Députés. Ce courrier aborde les questions des procédures environnementales faites par les autorités françaises en vue de la construction de la continuation de la liaison Micheville du côté français. La Commission estime qu'il importe que les travaux avancent du côté français le plus rapidement possible, étant donné que la mise en service de ces deux tronçons devrait pouvoir se faire dans un délai à peu près similaire. Il est évident que les procédures de planification et d'autorisation doivent être réalisées dans le cadre de la réglementation communautaire en vigueur. Après un bref échange de vues, il est demandé à Monsieur le Rapporteur d'insérer un paragraphe sur ce point dans son rapport.

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'adapter les dépenses inscrites dans la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck, dépenses qui s'élevaient à l'époque à la somme de 366.882.417 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 492,65) ainsi que celles inscrites dans la loi du 3 août 2005, à savoir 229.000.000 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 588,92). Ces adaptations qui se chiffrent à 58.100.000 euros sont notamment dues à l'évolution du chantier et à des dépenses supplémentaires non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par les lois de 1997 et 2005.

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous rubrique mais souligne de manière générale qu'une gestion financière transparente dans le respect de l'intérêt légitime du contribuable va de pair avec une planification détaillée et un suivi financier exact d'un tel projet d'envergure. Il s'agit d'éviter en premier lieu des dépassements financiers tout court et, en conséquence, le vote continu de plusieurs lois pour réaliser un seul projet.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'endroit des articles 1^{er} et 2, qui se liront comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant les lois du 27 juillet 1997 et du 3 août 2005 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.*

Art. 2. *Les dépenses résultant de l'adaptation des projets de loi précités ne peuvent pas dépasser la somme de 58.100.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. 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.*

En ce qui concerne l'article 3, le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

Art. 3. *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.*

La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette remarque.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la manière de calculer le coût réel de ce projet prête à discussion. En effet, dans son avis précité, le Conseil d'Etat évalue ce coût à quelque 850 millions d'euros, en le ramenant à l'indice de construction actuel. Il estime ainsi que le projet connaît un dépassement de l'ordre de 63% par rapport au coût initialement arrêté. Cette manière de calculer de la Haute Corporation est remise en question par Monsieur le Ministre qui, tout en

reconnaissant que le budget initial a été largement dépassé du fait qu'il est extrêmement difficile de prévoir les coûts avec exactitude pour un projet d'une telle envergure, est quant à lui d'avis que la Route du Nord devrait finalement coûter quelque 580 millions d'euros ;

- en ce qui concerne les mesures de sécurité dans les tunnels, leur mise en place a été prévue conformément à la législation européenne, à savoir la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Les décisions définitives quant à leur installation ont également tenu compte, à la fois de leur coût et de leur utilité en cas d'accident ;
- pour ce qui est des mesures compensatoires, un budget total de 21 millions d'euros est prévu. Pour l'instant, 10,2 millions d'euros sont engagés et 5,3 millions d'euros ont d'ores et déjà été dépensés. Les mesures comportent notamment des plantations écologiques, l'agrandissement du domaine forestier Grünwald, la renaturation de la Mamer, l'aménagement de zones humides,... A la demande de la Commission, un tableau récapitulatif des différentes mesures compensatoires déjà réalisées sera élaboré par les responsables du Ministère et transmis à la Chambre des Députés.

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour but de modifier la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit. L'objectif de la modification est de fournir une base légale à un futur règlement grand-ducal instituant un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg, et ce dans le cadre des plans d'action à établir en application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Pour atteindre l'objectif du projet de loi, il est prévu de compléter l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 21 juin 1976 par un nouveau point 10 formulé comme suit :

« 10. créer des régimes d'aides financières destinés à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. »

D'après l'exposé des motifs, la formulation générale du texte proposé permettra au pouvoir réglementaire d'établir des régimes d'aides même en dehors du cadre de la directive 2002/49/CE précitée. En effet, alors que les textes actuellement en vigueur ne prévoient qu'indirectement l'hypothèse de la création d'un régime d'aides pour lutter contre le bruit, la question de la base légale adéquate des règlements grand-ducaux instaurant les régimes d'aide ne se posera plus suite à la modification projetée.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- dans une première phase, il est prévu que le régime d'aides mis en place concerne uniquement le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg. Il n'est pas exclu que, dans une seconde phase, des mesures individuelles soient prises afin de lutter contre le bruit en provenance des autoroutes ou des lignes ferroviaires. Il s'agit cependant d'une question politique qui reste à trancher ;
- le régime d'aides prévu par le projet sous rubrique concerne 317 maisons individuelles et 38 bâtiments d'habitation en copropriété ;
- les communes concernées par ce régime d'aides financières sont Betzdorf, Flaxweiler, Hesperange, Luxembourg, Niederaanven, Sandweiler et Schuttrange. A noter que ces communes ne sont pas concernées dans leur entièreté. En effet, le projet de règlement grand-ducal retient que, dans une première phase, seuls les bâtiments en proximité directe de l'aéroport sont éligibles, c'est-à-dire les logements les plus exposés se trouvant dans la zone Lden ≥ 70 dB et Lnight ≥ 60 dB. Ces bâtiments ont été identifiés sur base de la cartographie stratégique du bruit établie conformément aux dispositions de la directive 2002/49/CE.

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat constate que la disposition prévue est contraire à :

- l'article 99 de la Constitution, selon lequel aucune charge grevant le budget pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En effet, l'impact budgétaire engendré par le régime d'aides proposé s'étalera sur les exercices 2012 à 2022 ;
- l'article 103 de la Constitution, alors qu'elle entend déléguer au pouvoir exécutif le droit de créer un régime d'aides financières destiné à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. La Constitution dispose en effet qu'*« aucune pension, aucun traitement d'attente, aucune gratification à la charge du trésor ne peuvent être accordés qu'en vertu de la loi »* ;
- l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution qui n'autorise le Grand-Duc dans les matières réservées à la loi à prendre des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi.

Pour que le projet de loi réponde aux exigences de la Constitution, la Haute Corporation exige que les critères et modalités d'octroi des régimes d'aides envisagés, de même que les montants maxima, soient sous peine d'opposition formelle inscrits dans la loi, le détail pouvant être relégué au sein d'un règlement grand-ducal.

Suite à cette opposition formelle et afin de lui faire droit, le Ministère propose d'amender le texte de la future loi. Cet amendement ainsi que son commentaire sont repris en annexe du présent procès-verbal. Après un bref échange de vues, la commission parlementaire charge le Ministère de rédiger un amendement gouvernemental.

6. Divers

La réunion initialement prévue le 19 avril 2012 à 16h00 est reportée au 3 mai 2012 à 10h30.

Luxembourg, le 24 avril 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Projet de loi 6367

Prise de position du Gouvernement concernant l'avis du Conseil d'Etat du 30 mars 2012

La loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit est complétée par un article 2bis formulé comme suit :

« 2bis. Régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg

1. Il est créé un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation et d'appartements construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg.
2. Le régime d'aides se limite aux investissements ayant pour but la lutte curative contre le bruit aérien sur le territoire des communes de Betzdorf, Flaxweiler, Hespérange, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange pour les exercices 2012 à 2022.
3. Les investissements éligibles concernent les éléments de construction suivants :
 - les fenêtres ;
 - les caissons à rouleaux ;
 - la ventilation contrôlée ;
 - le tapissage et la plâtrerie ;
 - la toiture ;
 - la dalle de grenier.Sont également éligibles, le conseil, l'exécution et la réception des travaux en matière d'amélioration de l'isolation acoustique.
4. Les aides susvisées sont cumulatives.
5. Le montant maximal des aides pour une maison d'habitation est limité à 12.500 euros et pour un appartement à 6.250 euros.
6. Un règlement grand-ducal précise le détail du régime d'aides visé par le présent article. »

Commentaire

Suite à l'opposition formelle soulevée par le Conseil d'Etat dans son avis du 30 mars 2012, le Gouvernement propose de compléter la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit par un article 2bis se proposant de traiter du régime d'aide à instaurer.

Le projet initial ayant pour objet de compléter l'article 2 par un point 10 serait ainsi à abandonner.

Le texte proposé devrait tenir compte des critiques de la Haute Corporation.

Concernant l'article 99 de la Constitution (charge grevant le budget pour plus d'un exercice), les montants annuels maxima seront fixés par les futures lois budgétaires compte tenu de la situation financière de l'Etat. Le tableau ci-après reprend les estimations de la fiche financière.

Exercice	Montant maximal
2012	525.000
2013	1.873.000
2014	1.123.000
2015	823.000
2016	525.000
2017	300.000
2018	261.000
2019	149.000
2020	149.000
2021	149.000
2022	112.000

L'actuelle loi budgétaire prévoit un montant de 400.000 euros pour la « *Participation de l'Etat au financement de projets d'investissements par des particuliers dans l'intérêt de la réduction du bruit dans l'environnement* ». Il s'agit d'un crédit non limitatif et sans distinction d'exercice (v. l'article 52.010).

Concernant l'article 103 de la Constitution (création par le législateur du régime d'aides), le régime d'aides est créé par la loi elle-même.

Concernant l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution (critères et modalités à fixer par la loi), le cercle des bénéficiaires est limité par la loi, les projets d'investissements éligibles sont précisés par la loi, les montants maxima pour les projets - cumulables - sont déterminés par la loi et le détail du régime d'aides sera précisé par un règlement grand-ducal.