

Reporting Mechanism¹ proposed by the Environment DG of the European Commission

October 2008

Word Template proposed for reporting
a **summary** of each Noise Control Programme
(not more than 10 pages length per programme)

Explanatory note: A noise control programme relates only to those carried out in the past (before the implementation of the Directive 2002/49/EC) and noise-measures currently in place and adopted before the implementation of the Directive 2002/49/EC.

Please, fill in one separate template per each noise control programme.

Name of DF6 (use naming convention presented in the Handbook):
LU_a_DF6_MRoad
Full name of the Noise Control Programme summary report (use naming convention presented in the Handbook):
Programmes de lutte contre le bruit routier menés avant l'adoption des plans d'action de lutte contre le bruit des grands axes routiers de plus de six millions de passages de véhicules par an

Reporting entity unique code (use naming convention presented in the Handbook): a

Choose the reporting issue:

Agglomeration

Please specify the UniqueAgglomerationID:

Roads

In the case of reporting a noise control programme for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single road, please specify the UniqueRoadID:

Railways

In the case of reporting a noise control programme for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:

Airport

Please specify the ICAO code:

Cost (in €)	-2
Adoption date (dd/mm/yyyy)	-2
Completion date (dd/mm/yyyy)	février 2009
Number of people experiencing noise reduction	-2

¹ An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library

Limit values in place at the time of adoption of the noise control programme (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, la construction d'infrastructures de transport ne tombe plus sous le champ d'application de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Sous l'ancien régime de la loi sur les établissements classés, les autorisations d'exploitation, délivrées sous forme d'arrêtés ministériels, imposaient le respect de valeurs limites relatives au bruit pour les axes routiers concernés. La détermination de ces valeurs limites s'inspiraient des niveaux applicables en Allemagne (« 16. BImSchV : Verkehrslärmschutzverordnung, Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 »). Ces valeurs limites étaient exprimées selon l'indice LAeq établi sur la période de jour (6h00-22h00) et de nuit (22h00-6h00), distinct des nouveaux indices harmonisés Lden et Lnight de la directive 2002/49/CE. Le tableau ci-dessous reprend les valeurs communément retenues en application de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

Tag (LAeq,Tag) Nacht (LAeq,Nacht)

57 dB(A) 47 dB(A)

In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

Tag (LAeq,Tag) Nacht (LAeq,Nacht)

59 dB(A) 49 dB(A)

In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

Tag (LAeq,Tag) Nacht (LAeq,Nacht)

64 dB(A) 54 dB(A)

En application de la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, la construction de certaines infrastructures routières est soumise, d'office ou sur avis du Gouvernement en Conseil, à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain. Nonobstant de la réalisation d'une évaluation des incidences en vertu de la loi du 13 mars 2007 précitée, un règlement grand-ducal déterminera les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, dont le bruit. Dans le cas où une détérioration de l'ambiance sonore des riverains actuels ou futurs est à craindre, ce règlement grand-ducal peut prévoir des valeurs limites pour le bruit routier, spécifiques pour le projet en question.

Summary of the main problems to be solved and of the situations that needed to be improved at that time:

-2

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise control programme:

-2

Summary of noise management actions (and related budget and targets) taken:

Mesures actives à la source:

Bruit de roulement pneu / chaussée:

Le bruit de roulement est un élément important de l'émission sonore du réseau routier, surtout pour les routes à grande vitesse, voir autoroutes.

Dans cet élément, le revêtement routier joue un rôle primordial dans l'émission des bruits de roulement. Entre le revêtement le plus bruyant (béton, pavés,...) et le revêtement le plus silencieux (enrobés drainants), il existe une différence de l'ordre de 6 à 8 dB(A). Le recours systématique à des revêtements peu bruyants fait partie des moyens d'action efficaces pour réduire le bruit routier.

L'Administration des Ponts et Chaussées utilise constamment des revêtements « silencieux » qu'ils soient de type « enrobés drainants » ou de type « Splittmastix », revêtement dont les caractéristiques de tenue dans le temps sont meilleures et dont les performances acoustiques restent parmi les meilleures disponibles à l'heure actuelle.

Gestion du trafic:

Le bruit du trafic routier peut être aggravé par plusieurs facteurs dont, notamment, la vitesse et l'intensité du trafic. Des mesures de précaution, permettant de limiter les vitesses tout en assurant la fluidité du trafic peuvent contribuer à la réduction du bruit routier.

Pour la fluidité du trafic, les Ponts et Chaussées utilisent sur son réseau autoroutier une signalisation par panneaux à messages variables très moderne, à savoir le projet CITA «Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes».

Mesures actives : Transmission

La mesure la plus courante pour diminuer la propagation du bruit est l'écran antibruit soit la digue antibruit.

L'Administration des Ponts et Chaussées a mis en place des écrans ou digues antibruit surtout à la fin des années 1990 et au début des années 2000.

Construction des routes:

En vu de protéger les maisons d'habitation des localités bordant les autoroutes, l'Administration des Ponts et Chaussées faisait depuis toujours usage des moyens précités lors de la planification et de la construction de nouvelles voies routières.

Summary of provisions used for evaluating the implementation and results of the noise control programme:

-2

Web links to the full Noise Control Programme:

www.emwelt.lu