CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 5836

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

Date de dépôt : 30-01-2008

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-01-2008	Déposé	5836/00	3
31-01-2008	Avis de la Conférence des Présidents (31-01-2008)	5836/01	39
31-12-2008	Publié au Mémorial A n°28 en page 386	5835,5836	42

5836/00

Nº 5836

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

* * *

(Dépôt: le 30.1.2008)

SOMMAIRE:

page

1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (29.1.2008) 2
2) Texte du projet de règlement grand-ducal 2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles 4
4) Texte coordonné des articles et des annexes du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses reprenant les modifications proposées 6
5) Avis du Conseil d'Etat (4.12.2007) 32
6) Avis de la Chambre des Métiers (12.6.2007) 33
7) Avis de la Chambre de Travail
   – Dépêche du Président et du Directeur de la Chambre de Travail au Ministre des Transports (15.6.2007)..... 34

*

DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

(29.1.2008)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Je joins le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, un texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses reprenant les modifications proposées (en italique et souligné), l'avis du Conseil d'Etat du 4 décembre 2007 ainsi que les avis de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Travail.

Monsieur le Ministre saurait gré à la Conférence des Présidents de bien vouloir envisager la possibilité de traiter le projet en question dans les meilleurs délais possibles.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

La Secrétaire d'Etat aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques;

Vu la directive 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route;

Vu les avis de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Travail;

La Chambre de Commerce ayant été demandée en son avis;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. L'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** Les transports nationaux et internationaux par route de marchandises dangereuses sont régis par les dispositions des Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et du Protocole portant

amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'ADR du 28 octobre 1993, approuvés respectivement par les lois du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995, ainsi que par les dispositions de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle que modifiée par les directives 2000/61/CE et 2006/89/CE.“

Art. 2. Le premier alinéa de l'article 6bis du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité est remplacé par le texte suivant:

„Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses doivent appliquer les prescriptions des numéros 1.10.1 et 1.10.2 de l'Annexe – A de l'ADR, à l'exception du numéro 1.10.1.6.“

Art. 3. Le libellé de la lettre g) de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité est supprimé.

Art. 4. 1. Le 7e tiret du deuxième alinéa de l'article 14 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité est remplacé par le libellé suivant:

„– le nombre et la description des colis, si applicable. Les codes d'emballage de l'ONU peuvent être utilisés pour compléter la description;“

2. Le 10e tiret du même deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„– le nom et l'adresse du ou des destinataire(s); en cas de livraisons à des destinataires multiples non encore identifiés au début du transport, les mots „Livraison-Vente“ peuvent être indiqués à la place.“

Art. 5. 1. La lettre h) du paragraphe 1. de l'article 33 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité est complétée par la phrase suivante:

„Les vides doivent être comblés à l'aide de dispositifs de calage ou de blocage et d'arrimage.“

2. Une nouvelle lettre i) est insérée avec le libellé suivant:

„i) Lors des opérations de chargement et de déchargement, les colis contenant des marchandises dangereuses doivent être protégés contre les dommages.“

3. Les lettres i) et j) actuelles deviennent les lettres j) et k).

Art. 6. Un nouveau deuxième alinéa est intercalé à l'article 42 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité avec le libellé suivant:

„Le placardage et les étiquettes, qui correspondent au modèle No 5.2. en vigueur au 31 décembre 2006 du numéro 5.2.2.2.2 de l'Annexe A de l'ADR, peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2010.“

Art. 7. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

A) CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement grand-ducal en projet se propose de transposer la directive communautaire 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route.

Par ailleurs, il se propose de modifier la réglementation existante en matière de transport de marchandises dangereuses par route en y intégrant les dispositions de la directive 94/55/CE précitée telle qu'elle a été modifiée dans la suite, ainsi que celles des Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

1. Le transport routier international de substances dangereuses est régi par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et le Protocole portant amendement des articles 1 (a), 14 (1) et 14 (3)b de l'ADR du 28 octobre 1993. Ces deux textes internationaux ont été approuvés par les lois luxembourgeoises du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995 et ratifiés par notre pays.

La loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburants des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques a par ailleurs créé la base légale pour e. a. étendre aux transports nationaux les exigences de l'ADR, jusque-là uniquement applicables aux transports transfrontaliers, et pour introduire les modalités de contrôle de ce segment des transports routiers et les sanctions pénales applicables en cas d'infraction. Les dispositions d'exécution avaient été reprises dans le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses qui a entre-temps été abrogé et remplacé par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses qui depuis lors a été modifié sur des aspects ponctuels.

2. Le règlement grand-ducal du 12 juillet 1996, modifiant le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 précité a permis de transposer la directive 94/55/CE précitée. Le but de cette directive est de définir des règles applicables à l'ensemble des transports intracommunautaires de substances dangereuses en vue de garantir une sécurité optimale de ces transports et d'éliminer les disparités dues aux mesures nationales et entravant dès lors la libre prestation de services dans le secteur visé. La directive fait largement référence aux annexes de l'ADR qui sont d'ailleurs intégralement reprises dans le droit communautaire.

Par ailleurs, les Etats membres restent libres de réglementer unilatéralement ou par la voie d'arrangements bi- ou multilatéraux certaines formes de transports par des dispositions nationales dans les limites fixées à cet effet par la directive, au vu notamment du souci de maintenir la possibilité d'octroyer certaines dérogations provisoires, conditionnées par de nouveaux développements technologiques et industriels.

Les dispositions du règlement grand-ducal du 12 juillet 1996 ont été reprises au règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité lors de l'abrogation du règlement grand-ducal modifié du 10 avril 1986 précité.

3. L'option prise en 1986 par les autorités luxembourgeoises d'appliquer les dispositions de l'ADR dans leur ensemble aux transports nationaux, abstraction faite de quelques rares exceptions prévues dans le texte réglementaire, a permis explicitement d'appliquer les mêmes exigences de sécurité à l'ensemble des unités de transport chargées de substances dangereuses qui circulent sur le réseau routier national nonobstant que le transport comprend ou non le passage d'une frontière.

Au Luxembourg, la transposition de la directive 94/55/CE précitée n'a pas posé de problèmes, alors que les textes en vigueur tenaient déjà largement compte de son contenu. En outre, il n'était pas nécessaire, ni en présence des dispositions nationales en vigueur, conformes aux exigences de l'ADR, ni au regard du marché indigène des transports routiers de marchandises dangereuses, de reprendre les dérogations de l'article 1er ou les dispositions transitoires des articles 4 à 7 de la directive.

4. Les annexes de l'ADR, et, partant les annexes de la directive modifiée 94/55/CE précitée sont mis à jour tous les deux ans. La dernière version modifiée s'applique à partir du 1er janvier 2007,

assortie d'une période transitoire jusqu'au 30 juin 2007, date limite pour la transposition de la directive 2006/89/CE précitée.

5. Comme la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports constitue la base légale du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité, il y a lieu d'utiliser la même base légale pour le présent projet de règlement grand-ducal et de le soumettre aux avis du Conseil d'Etat et de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

*

B) COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 94/55/CE et de ses modifications consécutives, il y a deux textes internationaux de référence – la directive et l'ADR modifiés – pour régler le cadre juridique des transports par route de marchandises dangereuses. Il est fait référence à la directive 2006/89/CE précitée qui fait elle-même référence à la version 2007 de l'ADR.

ad article 2

Comme le numéro 1.10.1.6 de l'Annexe A de l'ADR ne concerne que la maintenance à jour par l'autorité compétente des registres de tous les certificats de formation des conducteurs, il est proposé de souligner que ce numéro n'est pas applicable aux transporteurs, expéditeurs et autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses, auxquels les dispositions de l'article 6bis du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité sont applicables.

ad article 3

L'ADR 2007 ne prescrit plus la présence obligatoire à bord de l'unité de transport d'une copie du texte du ou des accords particulier(s) pour autant que ceux-ci s'appliquent au transport en cause, obligation qui figurait jusqu'à présent à côté de l'obligation de munir le document de transport d'une déclaration conforme aux dispositions de tout accord particulier, cette dernière obligation étant toutefois maintenue. Le libellé de la lettre g) de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité peut donc être supprimé.

ad article 4

Les 7e et 10e tirets de l'article 14 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité sont modifiés de façon à correspondre aux numéros 5.4.1.1.1 e) et h) de l'Annexe A de l'ADR 2007.

ad article 5

L'article 33 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 précité est complété par des dispositions reprises des numéros 7.5.7.1 et 7.5.7.3 de l'Annexe A de l'ADR 2007.

ad article 6

Cet article énonce une mesure transitoire prévue par le numéro 1.6.1.2 b) de l'Annexe A de l'ADR 2007.

ad article 7

Formule exécutoire.

*

TEXTE COORDONNE

des articles et des annexes du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses reprenant les modifications proposées

(en mode italique et souligné)

Chapitre Ier: *Champ d'application et définitions*

Art. 1er. Les transports nationaux et internationaux par route de marchandises dangereuses sont régis par les dispositions des Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'ADR du 28 octobre 1993, approuvés respectivement par les lois du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995, ainsi que par les dispositions de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle que modifiée par les directives 2000/61/CE et *2006/89/CE*.

Art. 2. Au sens du présent règlement, le ministre ayant dans ses attributions les Transports, ci-après nommé „le ministre", est désigné comme autorité compétente. Il exerce les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de l'ADR.

Art. 3. Les dispositions du présent règlement grand-ducal ne sont pas applicables:

– aux transports effectués au moyen de véhicules qui appartiennent aux forces armées ou qui se trouvent sous leur responsabilité;
– aux transports effectués par les services d'intervention ou sous leur contrôle, en particulier par des véhicules de dépannage transportant des véhicules accidentés ou en panne contenant des marchandises dangereuses;
– aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité.

Art. 3bis. Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas au transport du carburant contenu dans les réservoirs d'un véhicule routier et destiné à sa propulsion ou au fonctionnement d'un de ses équipements.

En plus de la capacité totale des réservoirs à carburant fixes, un maximum de 20 litres de carburant de réserve peut être transporté par véhicule ou par ensemble de véhicules dans un ou plusieurs récipients à carburant portatifs, en acier ou en matière plastique, parfaitement étanches et fermés.

Art. 4. Au sens du présent règlement on entend par:

1) „ADR" – l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et le Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b du 28 octobre 1993, approuvé par les lois du 23 avril 1970 et 24 juillet 1995;
2) „RID" – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses et constituant l'Annexe I de l'Appendice B – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – de la Convention modifiée relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne, le 9 mai 1990, et approuvée par la loi du 4 mai 1993;
3) „chargeur" – l'entreprise qui charge les marchandises dangereuses dans un véhicule ou un grand conteneur;
4) „citerne" – un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure, et comprenant les conteneurs-citernes, citernes mobiles, citernes démontables et citernes fixes tels que définis par l'ADR, ainsi que les citernes qui constituent des éléments de véhicules-batterie ou de CGEM;
5) „citerne fixe" – une citerne d'une capacité supérieure à 1.000 l fixée à demeure sur un véhicule, qui devient un véhicule-citerne, ou faisant partie intégrante du châssis d'un tel véhicule, et répondant aux prescriptions du Chapitre 6.7 de l'Annexe A de l'ADR;

6) „citerne mobile“ – une citerne multimodale d'une contenance supérieure à 450 litres répondant aux prescriptions du Chapitre 6.7 de l'Annexe A de l'ADR;

7) „colis“ – le produit final de l'opération d'emballage prêt pour l'expédition, constitué par l'emballage ou le grand emballage ou le GRV lui-même avec son contenu; le terme ne s'applique pas aux marchandises transportées en vrac ni aux matières transportées en citernes;

8) „conteneur“ – un engin de transport (cadre ou autre engin analogue)
   – ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
   – spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
   – muni de dispositifs facilitant l'arrimage et la manutention, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;
   – conçu de façon à faciliter le remplissage et la vidange;

9) „conteneur-citerne“ – un engin de transport répondant à la définition du conteneur et comprenant un réservoir et des équipements, y compris les équipements permettant les déplacements du conteneur-citerne sans changement notable d'assiette, utilisé pour le transport de matières gazeuses, liquides, pulvérulentes ou granulaires et ayant une capacité supérieure à 0,45 m^3 (450 litres);

10) „conteneur à gaz à éléments multiples“ (CGEM) – un engin de transport comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et montés dans un cadre; les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un conteneur à gaz à éléments multiples: les bouteilles, les tubes, les fûts à pression, et les cadres de bouteilles ainsi que les citernes d'une capacité supérieure à 450 litres pour les gaz de la classe 2;

11) „déchets“ – des matières, solutions, mélanges ou objets qui ne peuvent être utilisés tels quels, mais qui sont transportés pour être retraités, déposés dans une décharge ou éliminés par incinération ou par une autre méthode;

12) „destinataire“ – le destinataire selon le contrat de transport; si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions applicables au contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens de l'ADR; si le transport s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire;

13) „emballage“ – un récipient et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient de remplir sa fonction de rétention;

14) „emballeur“ – l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans des emballages, y compris les grands emballages et les grands récipients pour vrac (GRV) et, le cas échéant, prépare les colis aux fins de transport;

15) „entreprise“ – toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

16) „expéditeur“ – l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses; lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat est considéré comme l'expéditeur;

17) „grand emballage“ – un emballage qui consiste en un emballage extérieur contenant des objets ou des emballages intérieurs et qui:
   – est conçu pour une manutention mécanique
   – a une masse nette supérieure à 400 kg ou une contenance supérieure à 450 litres, mais dont le volume ne dépasse pas 3 m^3;

18) „grand récipient pour vrac“ (GRV) – un emballage transportable rigide ou souple
   – d'une contenance:
      i) ne dépassant pas 3 m^3, pour les matières solides et liquides des groupes d'emballage II et III;

ii) ne dépassant pas 1,5 m^3, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV souples, en plastique rigide, composites, en carton ou en bois;

iii) ne dépassant pas 3 m^3, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV métalliques;

iv) d'au plus 3m^3 pour les matières radioactives de la classe 7;

– conçu pour une manutention mécanique;

– pouvant résister aux sollicitations produites lors de la manutention et du transport, ce qui doit être confirmé par des épreuves spécifiques;

19) „groupe d'emballage" – aux fins d'emballage, un groupe auquel sont affectées certaines matières en fonction du degré de danger qu'elles présentent pour le transport; les groupes d'emballage ont les significations suivantes:

– groupe d'emballage I: matières très dangereuses;

– groupe d'emballage II: matières moyennement dangereuses;

– groupe d'emballage III: matières faiblement dangereuses;

20) „marchandises dangereuses" – les matières et objets dont le transport est interdit selon l'ADR ou autorisé uniquement dans les conditions qui sont prévues par l'ADR;

21) „marchandises dangereuses à haut risque" – marchandises dangereuses qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives;

22) „numéro ONU" ou „No ONU" – le numéro d'identification à quatre chiffres des matières ou objets tel que fixé et attribué par l'ONU;

23) „réservoir" – l'enveloppe qui contient la matière (y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation);

24) „transport" – le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions de transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu;

25) „transport en vrac" – le transport de matières solides ou d'objets non emballés dans des véhicules ou conteneurs; ce terme ne s'applique ni aux marchandises qui sont transportées comme colis, ni aux matières qui sont transportées en citernes;

26) „transporteur" – l'entreprise qui effectue le transport avec ou sans contrat de transport;

27) „unité de transport" – un véhicule à moteur auquel n'est attelée aucune remorque ou un ensemble constitué par un véhicule à moteur et la remorque qui y est attelée;

28) „véhicule-batterie" – un véhicule comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et fixés à demeure à une unité de transport;

29) „sûreté" – les mesures ou précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement, que ce soit au niveau de l'identification des transporteurs ainsi que de l'équipage du véhicule, de la sécurisation des zones utilisées pour le séjour temporaire de transports de marchandises dangereuses, de la préservation de tous les certificats de formation valables des conducteurs et de la formation en matière de sécurité.

Art. 5. Les marchandises énumérées ou décrites par l'Annexe A de l'ADR ne peuvent être transportées que dans les conditions prescrites par le présent règlement. Il en est de même des marchandises qui ne sont pas nommément énumérées par l'Annexe A de l'ADR, mais qui rentrent dans une des rubriques collectives d'une classe de danger.

Sont également considérées comme marchandises dangereuses les solutions des matières énumérées par l'Annexe A de l'ADR, lorsque leur concentration est telle qu'elles présentent le même danger que la marchandise elle-même, ainsi que les mélanges d'une matière dangereuse avec d'autres matières, s'ils présentent le danger inhérent à la matière elle-même.

Si une marchandise présente plusieurs dangers, elle est rangée dans la classe concernant le danger qui est considéré comme prédominant.

Art. 6. Conformément au numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR, des quantités limitées de marchandises dangereuses en colis et des emballages vides peuvent être transportés sans que soient applicables les prescriptions relatives:

– aux dispositions concernant la sûreté selon les prescriptions du chapitre II du présent règlement grand-ducal;
– au placardage et à la signalisation orange des conteneurs, CGEM, conteneurs-citernes, citernes mobiles et véhicules;
– aux consignes écrites;
– au transport en colis, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros V5 et V8 du numéro 7.2.4 de l'Annexe A de l'ADR;
– aux lieux de chargement et de déchargement;
– aux unités de transport et au matériel de bord, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros 8.1.2.1 (a) et (c) et 8.1.4.2 à 8.1.4.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– à la formation de l'équipage du véhicule, la non-application en question ne valant pas pour le cas du numéro 8.2.3 de l'Annexe B de l'ADR;
– aux prescriptions diverses à observer par l'équipage du véhicule, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros 8.3.3 à 8.3.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– aux prescriptions supplémentaires relatives à des classes ou à des marchandises particulières, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros S1(3) et (6), S2(1), S4 et S14 à S21 du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– à la construction et l'agrément des véhicules.

Chapitre II: *Dispositions concernant la sûreté*

Art. 6bis. Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses doivent appliquer les prescriptions des numéros 1.10.1 et 1.10.2 de l'Annexe A de l'ADR, *à l'exception du numéro 1.10.1.6.*

Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses à haut risque définies au numéro 1.10.5 de l'Annexe A de l'ADR doivent adopter et appliquer des plans de sûreté comprenant au moins les éléments suivants:

a) une attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises;
b) un relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés;
c) une évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié;
d) un énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques relevant de la sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne la formation, les politiques de sûreté, les pratiques d'exploitation et les équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques relevant de la sûreté;
e) des procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face;
f) des procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et des procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans;
g) des mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au transport contenues dans le plan de sûreté;
h) des mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir, ces mesures ne devant toutefois pas faire obstacle à la communication des informations prescrites par ailleurs dans l'ADR.

Art. 6ter. Les véhicules transportant des marchandises dangereuses à haut risque doivent être équipés avec des dispositifs, des équipements ou des systèmes de protection afin d'empêcher leur vol ou celui de leur chargement. Des mesures appropriées doivent être prises pour assurer que ces dispositifs, équipements et systèmes de protection soient opérationnels et efficaces à tout moment. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions des secours d'urgence.

Chapitre III: *Les documents de bord*

Art. 7. Tout conducteur d'un véhicule affecté au transport de marchandises dangereuses doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, outre les documents de bord prescrits par l'article 70 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, les documents ci-après:

a) le certificat d'agrément ADR couvrant le véhicule dans les cas où son établissement est prévu par les Annexes de l'ADR;

b) les documents de transports prévus aux numéros 5.4.1 et 5.4.2 de l'Annexe A de l'ADR couvrant toutes les matières dangereuses transportées;

c) les consignes écrites ayant trait à toutes les matières dangereuses transportées, prévues au numéro 5.4.3 de l'Annexe A de l'ADR;

d) le certificat de formation spéciale du conducteur de l'unité de transport dans les cas où les quantités transportées dépassent celles indiquées sous le numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR;

e) une carte d'identité en cours de validité pour chaque membre de l'équipage ou un document en tenant lieu, muni de la photographie du titulaire;

f) la copie de l'agrément prévu au numéro 5.4.1.2.3.3 de l'Annexe A de l'ADR, établi par l'autorité compétente du pays d'origine de la marchandise dangereuse, lorsque cet agrément est prévu aux numéros 2.2.41.1.13 et 2.2.52.1.8 de l'Annexe A de l'ADR;

~~g) une copie du texte du ou des accords particulier(s) conclu(s) conformément au chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'ADR, pour autant que ceux-ci s'appliquent au transport en cause.~~

Section I. Le certificat d'agrément

Art. 8. Si les dispositions des Annexes de l'ADR en prévoient l'établissement, tout véhicule affecté au transport de marchandises dangereuses qui circule sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, ou qui y subit une des opérations de chargement ou de déchargement prévues par les Annexes de l'ADR, doit être couvert par le certificat d'agrément visé au numéro 9.1.3.5 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 9. Pour autant qu'ils soient soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg, les véhicules-citernes et, lorsque les dispositions du chapitre 9.7 de l'Annexe B de l'ADR l'exigent, les autres véhicules, doivent être soumis à des inspections techniques pour vérifier s'ils répondent aux prescriptions des Parties 8 et 9 de l'Annexe B de l'ADR ainsi qu'aux prescriptions générales de sécurité de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. S'il s'agit d'une remorque attelée à un véhicule tracteur, le véhicule tracteur doit faire l'objet d'une inspection technique aux mêmes fins.

Lorsqu'en application du Chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'ADR la validité du certificat d'agrément d'un véhicule doit être limitée, le certificat comporte la mention de la restriction de son rayon de validité géographique. La validité du certificat d'agrément expire au plus tard un an après la date de l'inspection technique du véhicule précédant la délivrance du certificat.

Toutefois, dans le cas des citernes soumises à l'obligation d'examens périodiques, cette prescription ne rend pas nécessaire des essais d'étanchéité, des épreuves de pression hydraulique ou des examens intérieurs des citernes à des intervalles plus rapprochés que ceux qui sont prévus aux chapitres 6.7, 6.8 et 6.9 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 10. Le certificat d'agrément ADR est délivré, pour le compte du ministre, par la Société Nationale de Contrôle Technique, ci-après désignée SNCT.

Si des défectuosités ou manquements sont constatés, le véhicule n'est plus admis au transport de marchandises dangereuses au sens du présent règlement grand-ducal.

En cas d'infraction aux prescriptions qui précèdent, le certificat d'agrément ADR peut être retiré par le ministre et l'unité de transport peut faire l'objet des mesures prévues par l'article 17 du présent règlement grand-ducal.

Art. 11. En vue de l'établissement des certificats d'agrément, la SNCT peut avoir recours à des rapports techniques d'experts agréés à cet effet sur sa proposition par le ministre.

Les frais d'expertise sont à charge du propriétaire ou détenteur du véhicule.

Afin d'être agréé l'expert doit rapporter la preuve qu'il a les connaissances techniques requises et les équipements nécessaires pour pouvoir procéder aux épreuves et vérifications prévues en vue d'établir les rapports d'expertise demandés par la SNCT. L'agrément peut être retiré, et son renouvellement peut être refusé, si un rapport d'expertise n'a pas été établi avec les soins requis par la sécurité technique du véhicule auquel il se rapporte, ou qu'il a été établi en non-conformité avec les dispositions du présent règlement grand-ducal.

Art. 12. Le rapport d'expertise certifie la conformité aux dispositions des Annexes de l'ADR des citernes et récipients utilisés pour le transport de marchandises dangereuses, ainsi que des équipements accessoires.

Il certifie de même que les éléments servant à fixer les citernes ou récipients au châssis du véhicule sont suffisamment solides et montés selon les règles de l'art.

Ledit rapport reprend notamment les indications suivantes:

– le nom et l'adresse du propriétaire ou détenteur du véhicule;
– le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis du véhicule;
– le genre, le constructeur, le numéro de fabrication des récipients ou des fragments de citerne;
– la pression d'épreuve et, le cas échéant, la pression de calcul, la surpression et la pression d'ouverture des soupapes de sûreté;
– le code-citerne suivant les numéros 4.3.3.1 au 4.3.4.1 de l'Annexe A de l'ADR;
– l'échéance du prochain contrôle périodique ainsi que l'échéance de la prochaine épreuve d'étanchéité.

Les rapports à établir par les experts agréés doivent être conformes au modèle reproduit en Annexe I du présent règlement qui en fait partie intégrante.

Outre le rapport d'expertise, l'expert agréé est tenu de produire, sur demande de la SNCT, toute pièce et tout renseignement en relation avec les épreuves et essais effectués.

Art. 13. Toute défectuosité ou modification technique du véhicule intervenue après le dernier contrôle oblige le propriétaire ou détenteur du véhicule à requérir un nouveau contrôle avant d'être en droit d'effectuer un transport de marchandises dangereuses à l'aide du véhicule en question.

Section 2. Le document de transport

Art. 14. Le document de transport est établi soit par l'expéditeur, soit selon ses directives écrites. Il se présente sous forme d'un bulletin de livraison, d'une lettre de voiture ou d'un document prescrit par d'autres dispositions.

Le ou les documents de transport doivent fournir les renseignements suivants pour toute matière ou tout objet dangereux présenté au transport:

– le numéro ONU précédé des lettres „UN“;
– la désignation officielle de transport, complétée, le cas échéant, par le nom technique, chimique ou biologique;
– pour les matières et objets de toutes classes: les numéros de modèles d'étiquettes de danger. Dans le cas de plusieurs numéros de modèles, les numéros qui suivent le premier doivent être indiqués entre parenthèses. Pour les matières et objets pour lesquels aucun modèle n'est indiqué, il faut indiquer en lieu et place leur classe;
– pour les matières et objets de la classe 1: le code de classification;
– pour les matières radioactives de la classe 7: le numéro de classe;

– le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière ou à l'objet pouvant être précédé des lettres „GE" ou, lorsqu'une autre langue que le français est utilisée, des initiales correspondant aux mots „groupe d'emballage" dans la langue utilisée;
– le nombre et la description des colis, *si applicable. Les codes d'emballage de l'ONU peuvent être utilisés pour compléter la description;*
– à l'exception des moyens de confinement vides, non nettoyés, la quantité totale de chaque marchandise dangereuse caractérisée par son numéro ONU, sa désignation officielle de transport et du groupe d'emballage (exprimée en volume ou en masse brute ou en masse nette selon le cas);
– le nom et l'adresse de l'expéditeur ou des expéditeurs;
– le nom et l'adresse du ou des destinataire(s); *en cas de livraisons à des destinataires multiples non encore identifiés au début du transport, les mots „Livraison-Vente" peuvent être indiqués à la place;*
– une déclaration conforme aux dispositions de tout accord particulier, conclu conformément au chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 15. Si deux ou plusieurs marchandises dangereuses sont chargées en commun sur une même unité de transport, l'expéditeur est tenu d'établir autant de documents de transport qu'il y a de marchandises chargées.

Art. 16. En cas de chargement en commun de plusieurs matières dangereuses, l'expéditeur doit certifier que ce transport sous emballages séparés ou en commun n'est pas interdit aux termes des annexes de l'ADR.

Art. 17. Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent que les mentions figurant sur le document de transport sont inexactes ou que les conditions prescrites pour le transport ne sont pas remplies, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les documents de bord et son chargement soient conformes aux dispositions du présent règlement grand-ducal. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

Section 3. Les consignes de sécurité

Art. 18. En prévision de tout accident ou incident pouvant survenir au cours du transport, il doit être remis au conducteur des consignes écrites précisant d'une façon concise, pour chaque matière ou objet transporté ou pour chaque groupe de marchandises présentant les mêmes dangers:

a) la dénomination de la matière ou de l'objet ou du groupe de marchandises, la classe et le numéro ONU ou, pour un groupe de marchandises, les numéros ONU des marchandises auxquelles ces consignes sont applicables;
b) la nature du danger présenté par ces marchandises, les mesures que doit prendre le conducteur, et les équipements de protection individuelle qu'il doit utiliser;
c) les mesures de prévention d'ordre général à prendre;
d) les mesures supplémentaires à prendre pour faire face à des fuites ou des déversements légers;
e) les mesures spéciales à prendre, le cas échéant, pour certaines marchandises;
f) l'équipement nécessaire à l'application des mesures sous c), et, le cas échéant, sous d) et e).

Art. 19. 1. Les consignes doivent être fournies par l'expéditeur qui est responsable du contenu de celles-ci. Elles doivent être remises au conducteur au plus tard lorsque les marchandises dangereuses sont chargées sur le véhicule. Les consignes doivent être établies dans une langue que les conducteurs prenant en charge les marchandises dangereuses sont à même de lire et de comprendre, ainsi que dans toutes les langues des pays d'origine, de transit et de destination du transport.

2. Des renseignements sur le contenu de ces consignes doivent être communiqués au transporteur au plus tard lorsque l'ordre de transport est donné, de sorte à lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les personnes à son service qu'il a chargées de l'exécution du char-

gement soient informées de ces consignes et soient à même d'exécuter celles-ci correctement et de veiller à ce que l'équipement nécessaire se trouve à bord de l'unité de transport. Le transporteur doit veiller à ce que les conducteurs concernés soient à même de comprendre et d'appliquer ces instructions correctement.

3. Pendant le transport un exemplaire des consignes doit se trouver dans la cabine de conduite. Il ne doit se trouver dans la cabine de conduite que les consignes concernant la ou les marchandises dangereuses transportées.

4. Sans préjudice des dispositions du point 2 du présent article, sur le territoire luxembourgeois les consignes écrites en cas d'accident doivent être rédigées en langue française ou allemande.

Art. 20. Dans le cas de chargement en commun de marchandises emballées, comprenant des marchandises dangereuses appartenant à des groupes différents de marchandises présentant les mêmes dangers, les consignes écrites peuvent être limitées à une seule consigne par classe de marchandises dangereuses transportées à bord du véhicule. Dans ce cas, aucun nom de marchandises ni numéro d'identification ONU ne doit figurer dans les consignes.

Art. 21. Le défaut de présentation des consignes de sécurité peut entraîner les mesures prévues à l'article 17.

Section 4. Le certificat de formation du conducteur

Art. 22. Les conducteurs de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg transportant des marchandises dangereuses dans des quantités supérieures à celles indiquées au numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR doivent détenir un certificat délivré par le ministre, attestant qu'ils ont suivi une formation et réussi un examen portant sur les exigences spéciales auxquelles il doit être satisfait lors du transport de marchandises dangereuses. A partir du 1er janvier 2007, cette prescription vaut également pour les conducteurs de véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure à 3.500 kg.

Ces conducteurs doivent avoir suivi un cours de formation de base d'au moins 18 séances d'enseignement de 45 minutes chacune. Les matières enseignées portent essentiellement sur les risques présentés par le transport des marchandises dangereuses et sur les notions de base indispensables pour minimiser le risque d'incident. Elles portent en plus sur les mesures à prendre en cas d'incident pour la sécurité des conducteurs et pour celle du public et pour la protection de l'environnement, ainsi que sur les mesures destinées à limiter les effets de l'incident.

Cette formation comprend en outre des travaux pratiques individuels.

La formation de base pour tous les conducteurs porte sur les sujets mentionnés au numéro 8.2.2.3.2 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 23. Les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans des citernes d'une capacité supérieure à 1 m^3, les conducteurs de véhicules-batterie d'une capacité totale supérieure à 1 m^3 et les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses en conteneurs-citernes, en CGEM ou en citernes mobiles d'une capacité individuelle supérieure à 3 m^3 sur une unité de transport doivent en plus avoir suivi un cours de spécialisation pour le transport en citerne d'au moins 12 séances d'enseignement de 45 minutes chacune, portant sur les sujets mentionnés au numéro 8.2.2.3.3 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 24. Indépendamment de la masse maximale autorisée du véhicule conduit, les conducteurs de véhicules transportant des matières ou objets explosibles de la classe 1 de l'ADR ou des matières radioactives de la classe 7 de l'ADR doivent avoir suivi un cours de spécialisation par classe d'au moins 6 séances d'enseignement de 45 minutes chacune, portant sur les sujets mentionnés aux numéros 8.2.2.3.4 et 8.2.2.3.5 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 25. 1. Le certificat de formation est délivré par le ministre sur le vu d'un procès-verbal attestant que l'intéressé a réussi un examen portant sur les sujets repris par l'article 27 du présent règlement grand-ducal. Les épreuves ont lieu devant une commission dont la composition et les modalités de fonctionnement sont arrêtées par le ministre.

2. Pour être admis à l'examen, le candidat doit justifier:

– avoir sa résidence au Grand-Duché de Luxembourg ou avoir besoin du certificat à des fins professionnelles auprès d'un employeur établi au Grand-Duché de Luxembourg;
– être titulaire du permis de conduire correspondant aux catégories de permis de conduire requises pour conduire les véhicules servant à l'instruction pratique;
– avoir suivi une formation conforme aux exigences des articles 22 à 24 du présent règlement grand-ducal, qui est enseignée sous la responsabilité de la Chambre de Commerce et dont le programme des matières est arrêté par le ministre.

Le candidat doit soumettre sa demande d'admission au ministre, accompagnée des pièces attestant que les conditions ci-avant sont remplies.

Le ministre décide de l'admissibilité des candidats à l'examen sur avis favorable de la commission instituée en vertu du paragraphe 1.

3. Le certificat de formation du conducteur qui est de couleur orange correspond au modèle prévu au numéro 8.2.2.8.3 de l'Annexe B de l'ADR.

4. Le certificat de formation a une durée de validité de cinq ans.

5. Le ministre peut proroger la durée de validité du certificat pour de nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour le titulaire d'avoir suivi un cours de recyclage d'au moins 8 séances d'enseignement de 45 minutes chacune au cours de l'année qui précède la date d'expiration du certificat et répondant aux modalités de l'instruction prévue aux articles 22 à 24, et d'avoir réussi à un examen suivant les modalités de l'article 27.

6. A partir de l'âge de 65 ans du titulaire, le certificat n'est plus prorogé que pour des termes d'un an sur production par le titulaire du certificat médical spécifié à l'article 78 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

La validité du certificat expire de plein droit à l'âge de 70 ans accomplis de son titulaire.

7. Les certificats de formation délivrés par des autorités compétentes étrangères sont valables pour la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg dans les limites des restrictions et conditions de validité qui y sont, le cas échéant, inscrites.

Art. 26. L'instruction préparatoire à l'examen porte sur les matières suivantes:

– les prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses;
– les principaux types de risques;
– les mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risques;
– le comportement après un accident, tels que les premiers secours, la sécurité de la circulation, et les connaissances de base relatives à l'utilisation des équipements de protection et de secours;
– le marquage, l'étiquetage, le placardage et la signalisation des dangers;
– les consignes de comportement pour le conducteur lors du transport de marchandises dangereuses;
– l'objet et le fonctionnement de l'équipement technique des véhicules affectés au transport des marchandises dangereuses;
– les interdictions de chargement en commun sur un même véhicule ou dans un même conteneur;
– les précautions à prendre lors du chargement et du déchargement des marchandises dangereuses;
– la manutention et l'arrimage des colis;
– des travaux pratiques;
– le cas échéant, le comportement en marche des véhicules avec citernes ou conteneurs-citernes, y compris les mouvements du chargement;
– les informations relatives à la protection de l'environnement par le contrôle de transfert de déchets;

– les informations générales concernant la responsabilité civile;
– les informations sur les opérations de transport multimodal;
– les instructions sur le comportement dans les tunnels;
– des éléments de sensibilisation à la sûreté.

Art. 27. 1. L'examen comprend une partie théorique et une partie pratique. La partie théorique consiste dans des épreuves orales ou écrites.

Pour l'examen clôturant la formation de base elle porte sur les matières suivantes:

a) un aperçu sur les prescriptions générales applicables au transport de marchandises dangereuses;
b) les équipements des véhicules, documents de bord et obligations particulières du conducteur;
c) le marquage, l'étiquetage, la signalisation des véhicules et des marchandises transportées, les caractéristiques dangereuses des matières et objets ainsi que les transports en commun de marchandises dangereuses;
d) les modes de transport, les emballages, le chargement et les responsabilités;
e) la prévention des accidents, le comportement en cas de sinistre et les premiers secours.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport en citernes, elle porte sur:

a) l'équipement technique de la citerne et du véhicule-citerne;
b) le comportement en marche et la conduite du véhicule-citerne;
c) la connaissance théorique et pratique des différents dispositifs de remplissage et de vidange.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport de matières et d'objets explosibles de la classe 1, elle porte sur:

a) les caractéristiques dangereuses des matières et objets explosibles et pyrotechniques;
b) les emballages et les colis;
c) le mode de transport et le chargement;
d) les documents de bord et l'exploitation des véhicules.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport de matières radioactives de la classe 7, elle porte sur:

a) les risques propres aux rayonnements ionisants;
b) les prescriptions particulières concernant les emballages, la manutention, le chargement en commun et l'arrimage de matières radioactives;
c) les documents et les équipements de bord;
d) les dispositions spéciales à prendre en cas d'accident impliquant des matières radioactives.

Les questions d'examen portent sur les sujets traités lors des cours de l'instruction préparatoire.

La partie pratique sera annotée soit sur le vu d'un certificat des chargés de cours attestant la participation active du candidat aux cours pratiques de l'instruction, soit, en cas d'assistance de la commission d'examen à ces cours, sur son appréciation du candidat.

2. Pour l'examen de la formation de base la décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose des notes finales de chacune des matières et de la moyenne générale de ces matières.

La moyenne générale est égale à la somme des notes finales des différentes matières, divisée par le nombre de ces matières.

Pour chaque note finale et pour la moyenne générale, les fractions de points sont arrondies à l'unité supérieure.

Est considérée comme note finale suffisante, toute note finale supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi l'examen de la formation de base, le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans chacune des matières.

A également réussi l'examen, le candidat qui a obtenu une seule note finale insuffisante mais supérieure ou égale à 24 points, si la moyenne générale est supérieure ou égale à 40 points.

A réussi l'examen d'une spécialisation, le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans la matière.

Est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires dans certaines matières, sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu à l'examen de formation de base une moyenne générale supérieure ou égale à 30 points, et qui a eu une ou plusieurs notes insuffisantes.

Est également autorisé à se soumettre à une épreuve supplémentaire sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu à l'examen d'une ou de plusieurs spécialisations une ou plusieurs notes insuffisantes.

Est refusé le candidat qui a obtenu une moyenne générale inférieure à 30 points à l'examen de la formation de base.

Le candidat refusé doit attendre la prochaine session pour se présenter. Pour être réadmis à l'examen, il doit justifier avoir assisté aux cours de l'instruction préparatoire portant sur toutes les matières.

Doit également attendre la prochaine session pour se représenter, le candidat qui a obtenu une ou plusieurs notes insuffisantes à l'épreuve supplémentaire. Pour être réadmis il doit justifier avoir assisté aux cours correspondant aux matières d'examen dans lesquelles il a eu une note insuffisante.

Le candidat refusé à l'examen de la formation de base, tout en ayant obtenu une note suffisante dans une ou plusieurs spécialisations, se voit bonifier cette (ces) note(s) pour une durée d'une année, à compter de la notification des résultats au candidat.

Art. 28. 1. Il est institué une commission d'examen dont les attributions sont les suivantes:

– elle émet un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen;
– elle est chargée de la réception des examens prévus par l'article 25 du présent règlement dont les résultats sont consignés dans un procès-verbal qu'elle remet au ministre en vue de la délivrance des certificats;
– elle émet un avis sur la dispense de l'instruction et de l'examen prévus aux articles 25 à 27 du présent règlement;
– elle se prononce sur l'obligation des titulaires des certificats à proroger de suivre un cours de recyclage et de se soumettre à l'examen afférent.

2. La commission d'examen est composée comme suit:

– deux représentants du ministère des Transports;
– un représentant du ministère de l'Education nationale;
– un représentant de la Chambre de Commerce;
– un représentant de la Chambre de Travail.

A chaque membre effectif de la commission, il sera adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

Les membres effectifs et suppléants ainsi que le secrétaire de la commission sont désignés par le ministre.

3. L'un des deux représentants du ministère des Transports assumera la présidence de la commission d'examen. En cas d'empêchement il désignera son remplaçant parmi les membres effectifs.

La commission sera assistée par un secrétaire.

4. La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents.

Ses avis et décisions doivent être motivés. Les membres de la commission ne peuvent prendre part ni aux examens ni à l'émission des avis prévus au point 1 du présent article, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré est concerné.

Chapitre IV: *Précautions à prendre lors de la manutention et le transport des marchandises dangereuses*

Art. 29. 1. Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent prendre les mesures appropriées selon la nature et l'ampleur des dangers prévisibles, afin d'éviter des dommages

et le cas échéant, d'en minimiser leurs effets. Ils doivent en tout cas respecter les prescriptions de l'ADR en ce qui les concerne.

Les obligations de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire, et de l'équipage du véhicule et des personnes commises au chargement et au déchargement reprises aux articles 30 à 34 s'appliquent sans préjudice de celles des autres intervenants concernés par un transport déterminé.

2. Il est interdit de fumer au cours d'un transport et pendant les opérations afférentes de chargement, de déchargement ou de manutention quelconque de marchandises dangereuses.

3. A moins d'un danger particulier résultant pour les autres usagers de la route, pour les riverains ou pour l'environnement naturel des marchandises dangereuses transportées par un véhicule, il est interdit de procéder à des opérations de transbordement de marchandises dangereuses d'un véhicule à un autre, ou d'une citerne mobile à un véhicule citerne en un endroit autre que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

4. Une marchandise dangereuse ne peut être transportée en citernes fixes ou démontables, en matériaux métalliques ou en matières plastiques renforcées, en conteneurs-citernes et en batteries de récipients que si le transport dans chacun de ces types de réservoirs est explicitement admis par l'ADR.

Les citernes et récipients fixes et démontables transportant des marchandises dangereuses ne doivent contenir que les seules matières dangereuses pour le transport desquelles ils ont été agréés.

Section 1. L'expéditeur

Art. 30. L'expéditeur de marchandises dangereuses, qui remet au transport un envoi, doit veiller à la conformité de cet envoi aux prescriptions de l'ADR. Dans ce cadre il doit notamment:

a) s'assurer que les marchandises dangereuses sont classées conformément aux Annexes de l'ADR, et que leur transport est autorisé aux termes du présent règlement grand-ducal;

b) fournir au transporteur les renseignements et informations et, le cas échéant, les documents de transport et les documents d'accompagnement (autorisations, agréments, notifications, certificats, etc.) exigés, tenant compte notamment des dispositions du chapitre 5.4 et des tableaux de la Partie 3 de l'Annexe A de l'ADR;

c) n'utiliser que des emballages et citernes agréés et aptes au transport des marchandises concernées et portant les marques prescrites par les Annexes de l'ADR;

d) observer les prescriptions sur le mode d'envoi et sur les restrictions d'expédition;

e) veiller que même les citernes vides, non nettoyées et non dégazées, ou les véhicules, grands conteneurs et petits conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, soient marqués et étiquetés de manière conforme et que les citernes vides, non nettoyées, soient fermées et présentent les mêmes garanties d'étanchéité que si elles étaient pleines.

Section 2. Le transporteur

Art. 31. Le transporteur de marchandises dangereuses doit notamment

a) vérifier que le transport de marchandises dangereuses à effectuer est autorisé aux termes du présent règlement grand-ducal;

b) s'assurer que les documents prescrits se trouvent à bord de l'unité de transport;

c) s'assurer par un contrôle visuel que les véhicules et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, ainsi que de manquement de dispositifs d'équipement, etc.;

d) s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les citernes n'est pas dépassée;

e) vérifier que les véhicules ne sont pas surchargés;

f) s'assurer que les étiquettes de danger et les signalisations prescrites pour les véhicules sont apposées;

g) s'assurer que les équipements prescrits dans les consignes écrites se trouvent à bord du véhicule.

Section 3. Le destinataire

Art. 32. Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif impératif l'acceptation de la marchandise, et de vérifier après le déchargement que les prescriptions des Annexes de l'ADR, qui le concernent, sont respectées.

Il doit notamment:

a) effectuer dans les cas prévus par les Annexes de l'ADR le nettoyage et la décontamination prescrits de véhicules et conteneurs;

b) veiller à ce que les conteneurs, une fois entièrement déchargés, nettoyés, décontaminés, ne portent plus les signalisations de danger prescrites.

Section 4. L'équipage du véhicule et les personnes commises au chargement et au déchargement

Art. 33. 1. Dans le cadre d'un transport de marchandises dangereuses le conducteur et, le cas échéant, le convoyeur sont tenus par les prescriptions suivantes:

a) Il est interdit de laisser tourner le moteur pendant la manutention des marchandises, à moins que l'utilisation du moteur ne soit nécessaire pour faire fonctionner des pompes et autres mécanismes assurant le chargement ou le déchargement du véhicule.

b) Il est interdit de charger ou de décharger les matières dangereuses désignées à ces fins par l'Annexe A de l'ADR sur les voies et places publiques situées à l'intérieur d'une agglomération, à moins que ces opérations ne soient justifiées par l'approvisionnement des riverains ou par un motif grave ayant trait à la sécurité.

c) Lorsque l'épandage d'une matière risque d'altérer les eaux ou de causer un autre dommage, les mesures de protection, et notamment celles figurant dans les consignes écrites, doivent être prises immédiatement par l'équipage du véhicule.

d) Les opérations de remplissage et de vidange des citernes doivent être surveillées de manière permanente. Elles ne doivent, si possible, pas avoir lieu sur des emplacements d'où le liquide dangereux pourrait atteindre facilement une nappe d'eau superficielle ou souterraine ou s'écouler directement dans une canalisation.

e) Il doit être veillé, lors du chargement, que la citerne ne risque pas de déborder ou d'être soumise à une augmentation de la pression interne compromettant son étanchéité à la suite de la dilatation de son contenu due à une élévation de la température.

f) Il est interdit d'effectuer des travaux de réparation susceptibles de produire des étincelles sur des unités de transport munies d'étiquettes de danger ou dont le chargement est muni d'étiquettes de danger.

g) Les colis munis d'étiquettes de danger différentes ne doivent pas être chargés en commun dans la même unité de transport à moins que le chargement en commun ne soit autorisé selon le tableau du numéro 7.5.2.1 de l'Annexe A de l'ADR.

Les interdictions de chargement en commun entre colis sont applicables également entre colis et petits conteneurs entre eux dans une même unité de transport transportant un ou plusieurs petits conteneurs.

Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans une même unité de transport ou dans un même conteneur en raison des interdictions qui figurent au numéro 7.5.2 de l'Annexe A de l'ADR.

h) Les différents éléments d'un chargement comprenant des matières dangereuses doivent être convenablement arrimés et calés entre eux par des moyens appropriés de façon à éviter tout déplacement et toute lésion des emballages. Si le chargement comprend diverses catégories de marchandises, les colis de matières dangereuses doivent être séparés des autres colis. Il est interdit de charger quoi que ce soit sur un colis fragile. *Les vides doivent être comblés à l'aide de dispositifs de calage ou de blocage et d'arrimage.*

i) Lors des opérations de chargement et de déchargement, les colis contenant des marchandises dangereuses doivent être protégés contre les dommages.

j) Sauf pour des raisons de sécurité, il est interdit à l'équipage du véhicule d'ouvrir un emballage contenant des matières dangereuses.

k) Après le déchargement des matières dangereuses, le véhicule doit être nettoyé et, dans l'hypothèse d'une citerne, dégazé, à moins qu'il ne s'agisse d'un chargement en vrac et que le nouveau chargement ne présente pas la même composition de matières dangereuses.

2. Les prescriptions applicables aux véhicules effectuant un transport de marchandises dangereuses, sont également valables pour un véhicule déchargé, dans la mesure où le véhicule n'a pas encore été ni nettoyé, ni éventuellement dégazé. Pour les moyens de confinement vides, non nettoyés, les prescriptions du numéro 5.4.1.1.6 de l'Annexe A de l'ADR sont applicables.

Les citernes fixes et démontables, les conteneurs-citernes et les batteries de récipients, vides et non nettoyés doivent être fermés de la même façon et présenter les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils étaient remplis.

Art. 34. Dans la mesure où les prescriptions de l'article 33 concernent des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention en relation avec un quelconque transport de marchandises dangereuses, elles sont également applicables aux personnes commises à ces opérations.

Chapitre V: *La circulation et l'immobilisation*

Art. 35. A moins d'effectuer un dépassement, les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux orange, doivent observer, par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle qui est d'au moins 50 m en agglomération et d'au moins 100 m en dehors des agglomérations.

Art. 36. Hormis l'équipage du véhicule, il est interdit de transporter des personnes à bord de véhicules chargés de matières dangereuses.

Art. 37. Le serrage du frein de stationnement est obligatoire dès que l'unité de transport se trouve à l'arrêt.

Art. 38. 1. L'immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, est limitée aux dépôts ou aux dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 précitée.

2. Si ces possibilités de stationnement ne sont pas données, l'unité de transport ou la remorque détachée peut également être immobilisée à l'écart en un endroit répondant aux conditions énoncées ci-après:

a) une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur;

b) une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules; ou

c) un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en dehors de la chaussée.

Art. 39. Lorsque le conducteur a été contraint à immobiliser son véhicule sur la chaussée, soit en un endroit où l'arrêt est interdit, soit de nuit ou par mauvaise visibilité, les signaux d'avertissement autoporteurs prévus par l'article 53 doivent être posés sur la route à distance suffisante et au moins 10 mètres l'un à l'avant et l'autre à l'arrière du véhicule.

Art. 40. Si un danger particulier résulte pour les autres usagers de la route, pour les riverains ou pour l'environnement naturel des marchandises dangereuses transportées par un véhicule en stationnement, notamment en cas d'épandage sur la chaussée de matières dangereuses, et si l'équipage du

véhicule ne peut remédier rapidement à ce danger, le conducteur doit alerter ou faire alerter immédiatement les services d'intervention. En cas de besoin, il doit en outre prendre les mesures prescrites dans les consignes prévues à l'article 18.

Art. 41. Outre les prescriptions édictées par les articles 35 à 40, relatives à tous les transports de marchandises dangereuses, les dispositions spéciales pour les différentes classes des matières, prévues au Chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR, sont également applicables aux unités de transport concernées.

Chapitre VI: *Signalisation et identification des véhicules*

Section 1. Placardage

Art. 42. Les prescriptions relatives aux plaques-étiquettes prévues au Chapitre 5.3 de l'Annexe A de l'ADR sont intégralement applicables aux transports visés par le présent règlement.

Le placardage et les étiquettes, qui correspondent au modèle No 5.2. en vigueur au 31 décembre 2006 du numéro 5.2.2.2.2 de l'Annexe A de l'ADR, peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2010.

Une fois les matières dangereuses déchargées et les citernes nettoyées et dégazées, les plaques et étiquettes doivent être masquées ou enlevées.

Section 2. Signalisation orange

Art. 43. Pour autant que la section 5.3.2 de l'Annexe A de l'ADR le prévoie, et sans préjudice des dispositions de l'article 44, les unités de transport transportant des marchandises dangereuses doivent avoir, disposés dans un plan vertical, deux panneaux rectangulaires de couleur orange rétroréfléchissante conformes au numéro 5.3.2.2.1 de l'Annexe A de l'ADR. Ils doivent être fixés l'un à l'avant de l'unité de transport et l'autre à l'arrière perpendiculairement à l'axe longitudinal de celle-ci. Ils doivent être bien visibles.

Les panneaux orange rétroréfléchissants doivent avoir une base de 400 mm et une hauteur de 300 mm; ils doivent porter un liséré noir de 15 mm. Les panneaux orange peuvent présenter au milieu une ligne noire horizontale avec une largeur de trait de 15 mm. Si la taille et la construction du véhicule sont telles que la surface disponible est insuffisante pour fixer ces panneaux orange, leurs dimensions peuvent être ramenées à 300 mm pour la base, 120 mm pour la hauteur et 10 mm pour le liséré noir.

Le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être constitués de chiffres noirs de 100 mm de haut et de 15 mm d'épaisseur. Le numéro d'identification du danger doit être inscrit dans la partie supérieure du panneau et le numéro ONU dans la partie inférieure; ils doivent être séparés par une ligne noire horizontale de 15 mm d'épaisseur traversant le panneau à mi-hauteur. Le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être indélébiles et rester visibles après un incendie d'une durée de 15 minutes.

Art. 44. 1. Si un numéro d'identification du danger est indiqué dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR, les véhicules-citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des marchandises dangereuses doivent porter sur les côtés de chaque citerne ou de compartiment de citerne, parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, de manière clairement visible, des panneaux de couleur orange identiques à ceux prescrits à l'article 43. Ces panneaux orange doivent être munis du numéro d'identification du danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR pour chacune des matières transportées dans la citerne ou dans le compartiment de la citerne.

2. Si un numéro d'identification du danger est indiqué dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR, les unités de transport et les conteneurs transportant des marchandises dangereuses solides en vrac doivent porter sur les côtés de chaque unité de transport ou de chaque conteneur, parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, de manière visible, des panneaux de couleur orange identiques à ceux prescrits à l'article 43. Ces panneaux orange doivent être munis du numéro d'identification du danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1)

du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR pour chacune des matières transportées en vrac dans l'unité de transport ou dans le conteneur.

Art. 45. 1. Les panneaux de couleur orange prescrits à l'article 43 ne sont pas obligatoires sur les véhicules-citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des matières des numéros ONU 1202, 1203 ou 1223 ou du carburant aviation classé sous les numéros ONU 1268 ou 1863. Toutefois, le véhicule-citerne ou l'unité de transport en question doit comporter à l'avant et à l'arrière les panneaux qui portent le numéro d'identification de danger et le numéro ONU de la matière transportée, qui a le point d'éclair le plus bas.

2. Pour les conteneurs transportant des marchandises dangereuses solides en vrac et pour les conteneurs-citernes, CGEM et citernes mobiles, les panneaux orange latéraux peuvent être remplacés par une feuille autocollante, une peinture ou tout autre procédé équivalent, à condition que le matériau utilisé à cet effet soit résistant aux intempéries et garantisse une signalisation durable. Dans ces conditions, les dispositions relatives à la résistance au feu ne sont pas applicables.

3. Pour les unités de transport qui ne transportent qu'une seule matière, les panneaux orange latéraux ne sont pas obligatoires lorsque ceux apposés à l'avant et à l'arrière sont munis du numéro d'identification de danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 46. Les prescriptions de la présente section sont également applicables aux citernes fixes ou démontables, aux conteneurs-citernes, CGEM et citernes mobiles et aux véhicules-batteries vides, non nettoyés et non dégazés, ainsi qu'aux véhicules et conteneurs pour le transport en vrac, vides, non nettoyés.

Les panneaux orange qui ne se rapportent pas aux marchandises dangereuses transportées, ou aux restes de ces marchandises, doivent être ôtés ou recouverts. Si des panneaux sont recouverts, le revêtement doit être total et rester efficace après un incendie d'une durée de 15 minutes.

Chapitre VII: *Le véhicule et son équipement*

Section 1. Le genre des véhicules

Art. 47. Le transport de marchandises dangereuses en colis doit être conforme aux dispositions du chapitre 7.2 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 48. Le transport de marchandises dangereuses en vrac doit être conforme aux dispositions du chapitre 7.3 de l'Annexe A de l'ADR. Si aucun code ne figure dans la colonne (17) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR, le transport en vrac n'est pas autorisé.

Art. 49. Les citernes et récipients fixes ou démontables transportant des marchandises dangereuses, ainsi que leur équipement, doivent être conformes aux prescriptions de l'ADR concernant leur construction et leur utilisation. Ils doivent être soumis à des épreuves et à des contrôles périodiques conformément aux prescriptions de la Partie 6 de l'Annexe A de l'ADR, et pour ce qui est des citernes mobiles, aux prescriptions du numéro 4.2.4.2, ou pour ce qui est des autres citernes, à celles du numéro 4.3.5 de l'Annexe A de l'ADR.

Section 2. L'équipement des véhicules

Art. 50. 1. Toute unité de transport doit être munie d'au moins un extincteur d'incendie portatif d'une capacité minimale de 2 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, apte à combattre un incendie du moteur ou de la cabine.

2. Les appareils supplémentaires suivants sont requis comme suit:

– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible supérieure à 7,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 12 kg de poudre ou de

capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et dont au moins un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg;

– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes et inférieure ou égale à 7,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 8 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et dont au moins un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg;
– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible inférieure ou égale à 3,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 4 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.

3. La capacité du ou des extincteurs prescrits sous 1. peut être déduite de la capacité minimale totale des extincteurs prescrits sous 2.

Art. 51. Les agents d'extinction des appareils portatifs mentionnés à l'article 50 ne doivent pas dégager des gaz toxiques, ni dans la cabine de conduite, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

Art. 52. Les appareils doivent être munis d'un plombage qui permet de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés. En outre, ils doivent porter une marque de conformité apposée par un organisme reconnu d'un pays partie contractante de l'ADR. Les appareils doivent en outre être munis d'une inscription indiquant l'année et le mois de la limite de la validité du contrôle. Les extincteurs doivent être contrôlés au moins une fois par an par un organisme de contrôle de ces appareils agréé par le ministre ayant l'Inspection du Travail et des Mines dans ses attributions ou par les autorités compétentes du pays de leur établissement.

Art. 53. Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie:

– d'au moins une cale par véhicule, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues;
– de deux signaux d'avertissement autoporteurs, sous forme de cônes, de triangles réfléchissants ou de feux clignotants orange;
– d'un baudrier ou vêtement fluorescent approprié pour chaque membre de l'équipage;
– d'une lampe de poche pour chaque membre de l'équipage ne présentant aucune surface métallique susceptible de produire des étincelles;
– d'une protection respiratoire, lorsque celle-ci est prescrite aux termes des dispositions de la colonne (19) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR;
– de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures supplémentaires et spéciales indiquées dans les consignes écrites.

Chapitre VIII: *Contrôles*

Art. 54. 1. La coordination des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route à effectuer selon la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, telle qu'elle a été modifiée par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004, est assurée par la Commission de coordination prévue par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée No 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, de la directive modifiée No 95/50/CE précitée ainsi que des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

2. Les organes de contrôle désignés par la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un

danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, exercent les prérogatives leur attribuées en vertu des articles 4 et 5 de ladite loi de façon à permettre de compléter la liste de contrôle reprise en Annexe II du présent règlement.

3. Une proportion représentative des transports par route de marchandises dangereuses est soumise aux contrôles qui porteront en particulier sur la prévention et la détection des infractions graves reprises à l'article 55.

Les contrôles couvrent l'ensemble du réseau routier national, et sont effectués par sondage.

Les contrôles ne préjugent nullement des prérogatives légales des organes de contrôle mentionnés au paragraphe 2, et notamment de leur faculté d'effectuer des contrôles spécifiques.

Si dans un délai de deux ans des cas de récidive, notamment en relation avec des infractions graves prévues au premier paragraphe de l'article 55 sont constatés sur des unités de transport de marchandises dangereuses, les contrôles ci-avant peuvent être également effectués dans l'entreprise du propriétaire ou détenteur des véhicules concernés. A cet effet, les personnes chargées des contrôles en vertu du paragraphe 2 ont accès aux locaux, terrains, moyens de transport, livres et documents professionnels des personnes et entreprises.

Art. 55. 1. Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE précitée:

– le transport de marchandises dangereuses interdites au transport;
– toute fuite de substances dangereuses;
– l'utilisation d'un mode de transport interdit ou d'un moyen de transport inapproprié;
– le transport en vrac dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
– le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;
– le fait que le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat;
– l'utilisation de colis non agréés;
– le fait que l'emballage ne soit pas conforme à l'instruction d'emballage applicable;
– le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun;
– le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement;
– le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis;
– le non-respect des degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;
– le non-respect des dispositions limitant les quantités transportées par unité de transport;
– le transport de marchandises dangereuses sans indication de leur présence (documents, marquage et étiquetage des colis, placardage et marquage des véhicules);
– le transport sans aucun placardage ou marquage sur le véhicule;
– l'absence d'informations relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'un risque de la catégorie I (numéro ONU, dénomination, groupe d'emballage);
– le fait que le conducteur ne détienne pas un certificat de formation professionnelle valide;
– l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu;
– le non-respect de l'interdiction de fumer.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

2. Sont considérées comme infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:

– le fait que l'unité de transport soit composée de plus d'une remorque/semi-remorque;
– le fait que le véhicule ne soit plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat;
– le fait que le véhicule ne transporte pas d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits;
– le fait que le véhicule ne transporte pas les équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites;
– le fait que les dates d'essai et d'inspection et les durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages n'aient pas été respectées;
– le fait de transporter des emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou des emballages vides, non nettoyés et endommagés;
– le transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
– le fait que des citernes n'aient pas été fermées convenablement;
– le transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé;
– un étiquetage, marquage ou placardage incorrect;
– l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ou la présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées;
– le fait que le véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

3. Sont considérées comme infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:

– le fait que la taille des panneaux ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes ne soit pas réglementaire;
– le fait que certaines informations, autres que celles visées au seizième tiret du premier alinéa du paragraphe 1. ci-dessus, ne figurent pas dans les documents de transport;
– le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur.

Art. 56. 1. Les conducteurs des unités de transport contrôlées reçoivent une attestation constatant l'opération de contrôle qui leur est remise par les fonctionnaires qui y ont procédé. Ce document correspond au modèle b) de l'Annexe II du présent règlement.

Lorsqu'un véhicule ou une unité de transport chargé de marchandises dangereuses est immobilisé en vue d'un contrôle, et que son conducteur exhibe ledit document attestant un contrôle antérieur effectué sur le véhicule ou l'unité de transport dans le cadre du même transport, il peut être renoncé à un nouveau contrôle, à moins d'une non-conformité apparente du véhicule ou de son chargement avec les dispositions de l'ADR.

2. Les contrôles ont lieu en des endroits qui ne préjudicient pas à la sécurité de la circulation, et qui permettent une mise en conformité des véhicules en infraction. Des prises d'échantillons des produits transportés ne sont effectuées qu'en cas de besoin et lorsqu'elles ne représentent pas de danger pour la sécurité. L'immobilisation d'un véhicule pour le temps d'un contrôle ne dépasse pas une durée raisonnable.

3. Les indications utiles des listes de contrôle utilisées lors des opérations de contrôle sont reprises sur le formulaire repris en Annexe II du présent règlement. Le directeur général de la police grand-

ducale et le directeur des douanes et accises se chargent de la transmission annuelle du formulaire au ministre des Transports qui en saisira la Commission de coordination.

Art. 57. La Commission de coordination assurera que les infractions graves ou répétées concernant des véhicules ou unités de transport immatriculés dans un autre Etat membre de l'Union Européenne soient communiquées à l'Etat membre d'immatriculation des véhicules et de l'Etat membre du lieu de chargement de l'unité de transport.

Elle établit par ailleurs un rapport annuel à l'adresse de la Commission Européenne comportant les indications reprises à l'article 9 de la directive modifiée 95/50/CE précitée. Le rapport correspond au modèle c) figurant à l'Annexe II du présent règlement.

Chapitre IX: *Agrément emballages, réservoirs et véhicules*

Art. 58. La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) est chargée de l'agrément des emballages, réservoirs et véhicules prévu par la Partie 6 de l'Annexe A et par la Partie 9 de l'Annexe B de l'ADR.

En vue des épreuves et autres modalités de la procédure d'agrément, la SNCH peut avoir recours à des organes spécialisés, agréés à ces fins sur sa proposition par le ministre en raison de leur compétence en matière de construction et d'épreuve des emballages prévus par l'ADR.

Les prestations à fournir en vue desdites épreuves et agrément sont à charge du fabricant ou de son représentant; elles sont facturées par la SNCH suivant un barème approuvé par le ministre.

Chapitre X: *Dispositions diverses*

Section 1. Dispositions spéciales

Art. 59. Les dispositions des accords qui sont conclus au titre du chapitre 1.5 de l'ADR et auxquels est partie le Grand-Duché de Luxembourg, sont également applicables aux transports nationaux.

Art. 60. 1. Les mesures transitoires prévues par les annexes de l'ADR sont d'application.

2. Les certificats de formation des conducteurs en cours de validité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal restent valables jusqu'à la date de leur expiration.

Art. 61. Un alinéa avec le libellé suivant est inséré entre les alinéas 2 et 3 de l'article 141 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques:

„Tout conducteur a l'obligation, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer un intervalle qui est au moins de 50 m en agglomération et au moins de 100 m en dehors des agglomérations par rapport aux véhicules et ensembles de véhicules munis de panneaux orange prévus par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.“

Section 2. Pénalités

Art. 62. Les infractions aux dispositions des articles 3bis, 6bis, 6ter et 55, paragraphe 1. du présent règlement sont punies des peines prévues par l'article 6 de la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques.

Les infractions aux dispositions des articles 35 à 41 et 55, paragraphes 2. et 3. du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

En cas de refus ou d'obstruction d'accès à l'entreprise contrôlée conformément à l'article 54, paragraphe 3. de la part du propriétaire ou détenteur du véhicule concerné, celui-ci est puni des peines prévues à l'article 4 de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matières économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Section 3. Dispositions finales

Art. 63. 1. Le règlement grand-ducal modifié du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses est abrogé.

2. Le règlement ministériel du 30 juin 1982 sur l'instruction, l'examen et les cours de recyclage prévus pour l'obtention du certificat de formation spéciale ADR est abrogé.

3. Le règlement ministériel du 13 mai 1986 sur l'agrément des experts et les documents de bord spéciaux prévus pour le transport par route de marchandises dangereuses est abrogé.

Section 4: Entrée en vigueur

Art. 64. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de la Justice, et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXE I

Nom ou raison sociale de l'expert agréé: .....

Adresse:.....

Numéro d'agrément:.....

Nom, prénom et fonction de l'agent
ayant procédé aux opérations de contrôle:.....

ATTESTATION

De l'inspection d'un véhicule-citerne suivant les prescriptions de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) et du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses.

1. **Demande** de

   Nom et adresse.....

2. **Véhicule**

   Propriétaire ou détenteur.....

   Nom et adresse.....

   No. immatriculation ..... No. châssis.....

3. **Citerne**

   a) Genre de citerne ..... b) Constructeur .....

   c) No de fabrication..... d) Année de construction .....

   e) Capacité ..... litres, divisée en ..... sections

   de ..... l, ... l, ... l, ... l, ... l.

   f) Surpression (uniquement pour citerne à pression) ..... bar

   g) Pression d'épreuve ..... bar h) Pression de calcul ..... bar

4. **Constat**

   4.1 Le réservoir a été contrôlé suivant les prescriptions de l'ADR et il est conforme pour le transport par route des marchandises dangereuses énumérées ci-après:

Numéro ONU et désignation	*Classe*	*Code de classification*	*Groupe d'emballage*	*Code-citerne*	*Dispositions spéciales*

   4.2 Dispositions générales applicables aux citernes:

   a) pare-chocs arrière;

   b) fixation citerne-châssis;

   c) protection contre les chocs (robinets et vannes);

   d) protection des vannes contre usage intempestif;

   e) exigence d'échelle(s), de passerelle(s) et de balustrade(s) pour le véhicule à remplissage par le haut

5. **Accessoires**

   L'examen des accessoires (robinetterie et appareils de sécurité, tuyauterie, pompes, compresseurs) donnait un résultat .....

   Dispositif contre l'électricité statique .....

   L'élimination des dangers dus aux charges produites par frottement des citernes en matière plastique renforcée donnait le résultat suivant: .....

   Les mesures de la résistance en surface ou de la résistance de déchargement à la terre doivent être répétées le .....

6. La citerne désignée ci-avant remplit / ne remplit pas / ne remplit pas entièrement / les conditions requises par l'ADR pour être admise au transport international de marchandises dangereuses par route en vigueur et applicables au Grand-Duché de Luxembourg.

7. Le contrôle périodique de la citerne doit se faire au plus tard le .....

   L'épreuve d'étanchéité et la vérification du bon fonctionnement de tout l'équipement doivent être effectuées au plus tard le .....

8. Numéro d'agrément du prototype .....

9. Date et mise hors service de la citerne (svt Chapitre 1.6) .....

10. **Documentation** de base ayant servi à l'expert:

11. **Observations:**

12. **Numéro de référence:**

Vu et certifié conforme aux normes ADR

.....

le .....

Signature de l'expert agréé

*

ANNEXE II

CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

en application de la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

1. Lieu de contrôle ..... 2. Date ..... 3. Heure .....

4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule .....

5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque .....

6. Entreprise effectuant le transport/adresse .....

7. Conducteur/Convoyeur .....

8. Expéditeur, adresse, lieu du chargement (1) (2) .....

9. Destinataire, adresse, lieu du déchargement (1) (2) .....

10. Quantité totale de marchandises dangereuses par unité de transport .....

11. Limite de quantité ADR 1.1.3.6. dépassée ☐ oui ☐ non

12. Mode de transport ☐ en vrac ☐ colis ☐ citerne

Documents de bord

13. Document de transport	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
14. Consignes écrites	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
15. Accord bilatéral/multilatéral/autorisation nationale	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
16. Certificat d'agrément des véhicules	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
17. Certificat de formation du conducteur	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet

Circulation du véhicule

18. Marchandise autorisée pour le transport	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
19. Véhicules autorisés pour les marchandises transportées	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
20. Dispositions relatives au mode de transport (en vras, en colis, en citerne)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
21. Interdiction de chargement en commun	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
22. Chargement, arrimage de la charge et manutention (3)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
23. Fuite de marchandises ou endommagement de colis (3)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
24. Numéro ONU/ONU colis/citerne (2) (3) (ADR 6)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
25. Marquage (ex. No ONU) et étiquetage des colis (ADR 5.2) (2)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
26. Placardage des citernes/véhicules (ADR 5.3.1)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
27. Marquage véhicule/unité de transport (panneau orange, température élevée) (ADR 5.3.2-3)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet

Equipements à bord

28. Equipements de sécurité d'usage général indiqués dans l'ADR	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
29. Equipements adaptés aux marchandises transportées	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
30. Autres équipements indiqués dans les consignes écrites	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet
31. Extincteur(s) d'incendie	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet

39. Catégorie du risque le plus grave de l'infraction relevée	☐ catégorie I	☐ catégorie II	☐ catégorie III

40. Remarques .....

41. Autorité/agent ayant effectué le contrôle .....

(1) Ne remplir que s'il y a un rapport avec une infraction

(2) A mentionner sous „remarques" pour les opérations de groupage de transport

(3) Contrôle des infractions apparentes

*

ANNEXE II b)

DOCUMENT

constatant le contrôle effectué en application de l'article 4 de la direc-tive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

1. Lieu de contrôle .....

2. Date ..... 3. Heure .....

4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule .....

5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque .....

6. Entreprise effectuant le transport/adresse.....

7. Conducteur/convoyeur .....

8. Autorité/agent ayant effectué le contrôle .....

*

ANNEXE II c)

MODELE DE FORMULAIRE

pour l'élaboration du rapport à adresser à la commission concernant les infractions et les sanctions

Pays ..... Année.....

Contrôles des transports de marchandises dangereuses par route

		Lieu d'immatriculation des véhicules [1]			
		Pays où a lieu le contrôle	*Autre Etat membre de l'UE*	*Pays tiers*	*Nombre total*
Nombre d'unités de transport contrôlées sur la base du contenu du chargement (et ADR)					
Nombre d'unités de transport non conformes à l'ADR					
Nombre d'unités de transport immobilisées					
Nombre d'infractions relevées par catégories de risques [2]	Catégorie de risques I				
	Catégorie de risques II				
	Catégorie de risques III				
Nombre de sanctions infligées, par catégorie de sanction	Avertissement				
	Amende				
	Autres				

Quantité totale estimée des marchandises dangereuses transportées par route:	..... t	soit ..... t.km

(1) Aux fins de la présente annexe, le pays d'immatriculation est celui de l'immatriculation du véhicule à moteur.

(2) Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves (comme indiqué au point 39 de l'annexe II) doit être appliquée.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(4.12.2007)

Par dépêche en date du 10 mai 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement sous rubrique.

Au texte du projet de règlement, élaboré par le ministre des Transports, étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Par dépêche du 19 juin 2007 est parvenu au Conseil d'Etat l'avis de la Chambre des métiers suivi, par dépêche du 27 juin 2007, de l'avis de la Chambre de travail. L'avis de la Chambre de commerce n'a pas encore été reçu par le Conseil d'Etat au moment de l'adoption du présent avis. Il y aura lieu, le cas échéant, d'adapter au préambule le visa afférent à la consultation de cette chambre.

*

Le projet de règlement sous avis vise:

a) la transposition de la directive 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route;

b) la modification de la réglementation existante en matière de transport de marchandises dangereuses par route par l'intégration des nouvelles Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Le projet de règlement sous avis prévoit l'adaptation du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 pour donner une suite favorable aux exigences européennes et internationales.

Le Conseil d'Etat rappelle son avis relatif à la cinquième adaptation (*doc. parl. 5675*) dans lequel il avait retenu que le cadre juridique des transports par route de marchandises dangereuses est régi par les directives communautaires et par la convention internationale de l'ADR.

Les deux directives européennes, réglant cette matière, ont été, sur base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, transposées en droit luxembourgeois par voie de règlement grand-ducal. Actuellement, la matière est régie par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003.

La Convention ADR du 30 septembre 1957 et le Protocole modifiant certains articles de l'accord initial ont été transposés en droit luxembourgeois par les lois du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995. Au Luxembourg, les exigences de l'ADR ont été déclarées d'application à tous les transports de marchandises dangereuses, internationaux ou non, et ce par la loi modifiée du 10 avril 1986. Certaines exceptions précises ont été prévues.

En fonction des développements technologiques et en fonction des exigences de la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route, les textes internationaux et communautaires sont régulièrement adaptés. La Convention ADR est adaptée tous les deux ans, et l'adaptation de la directive 94/55/CE s'ensuit régulièrement en tenant compte en droit communautaire des modifications internationales contenues dans la Convention ADR.

En l'occurrence, les adaptations à apporter au texte national auraient dû être effectuées pour le 30 juin 2007, étant donné que la dernière modification du règlement à modifier sous rubrique était d'application jusqu'au 1er janvier 2007, avec des dispositions transitoires jusqu'au 30 juin 2007.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations particulières à formuler, sauf concernant les infractions à la législation routière contenues dans les articles 5 et 8.

Si le Conseil d'Etat peut comprendre l'intérêt porté par les auteurs du projet de loi à interdire non seulement la conduite mais encore tout maniement de marchandises dangereuses sous influence d'alcool, il estime que l'on doit, à l'instar de notre réglementation sur la circulation routière, indiquer le taux d'alcool précis qualifiant cette infraction d'infraction dangereuse. Le terme „sous influence d'alcool" est vague et il n'est pas précisé quelle sera la sanction attachée à un tel comportement répréhensible, alors que l'article 62 du règlement, prévoyant les pénalités auxquelles sont exposées les

infractions au règlement grand-ducal, n'énumère pas les interdictions de l'article 2 du même règlement parmi les infractions à réprimander aux termes de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le Conseil d'Etat constate surtout que la base légale des interdictions prononcées n'est pas donnée, alors que la loi modifiée du 14 février 1955 vise la circulation sur la route et non le maniement de marchandises se faisant *a priori* sur un terrain prévu pour le chargement ou déchargement de marchandises dangereuses.

Le Conseil d'Etat se demande aussi si cette interdiction frappe tous les chauffeurs ainsi que les personnes maniant les marchandises. Sous peine d'inapplicabilité du texte légal sous avis, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression des articles sous rubrique.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat rejoint la remarque des chambres professionnelles et suggère aux auteurs la production d'une version coordonnée du règlement à modifier alors que les adaptations régulières de ce texte, sans une publication de la version coordonnée, rendent la lecture et le maniement peu aisés.

Aucune des modifications proposées aux articles sous rubrique ne suscite par ailleurs de remarque particulière alors qu'il s'agit de reprendre en droit luxembourgeois des dispositions auxquelles on s'est rallié au niveau international et européen.

Dans ces conditions, et sous réserve des observations formulées, le Conseil d'Etat approuve le projet de règlement sous rubrique.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 décembre 2007.

Le Secrétaire général, *Le Président,*
Marc BESCH Alain MEYER

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(12.6.2007)

Par sa lettre du 25 avril 2007, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique transpose en droit national la directive communautaire 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route.

En plus, le présent projet de règlement grand-ducal vise la modification de la réglementation existante en matière de transport de marchandises dangereuses par route en y intégrant

- les dispositions de la directive 94/55/CE telle que modifiée,
- les dispositions des annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises par route (ADR).

La Chambre des Métiers tient à souligner que dans le cadre de la politique de simplification administrative pour les entreprises, il importe de veiller à une bonne lisibilité des textes en vigueur et donc de procéder à des versions coordonnées des dispositions relatives. La question s'impose donc si la sixième adaptation d'une directive respectivement d'un règlement grand-ducal modifié saura encore répondre à ce critère. L'analyse même des modifications proposées pour ce projet s'avère assez complexe de façon à ce que son application relative pour les entreprises concernées engendrera probablement un effort considérable, et par conséquent, un coût économique non négligeable.

Dans ce contexte, le comité national pour la simplification administrative pour les entreprises avait élaboré une fiche d'impact destinée à être utilisée par les auteurs des textes législatifs lors des élaborations relatives et par la suite à annexer aux projets concernés afin d'informer sur l'impact administratif probable des ces législations. Malheureusement, la Chambre des Métiers constate que cette fiche n'a pas été jointe au présent projet de règlement.

En ce qui concerne la formulation des règles et des articles, la Chambre des Métiers n'a pas de remarques spécifiques à formuler.

Après analyse du projet de règlement grand-ducal et consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers n'a pas d'autres objections à formuler et peut, sous réserve des remarques formulées, marquer son accord au présent projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 12 juin 2007

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Paul RECKINGER

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

DEPECHE DU PRESIDENT ET DU DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL AU MINISTRE DES TRANSPORTS

(15.6.2007)

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous tenons à vous faire savoir que le projet de règlement grand-ducal cité sous rubrique ne suscite pas d'observations de notre part et trouve, partant, notre adhésion.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Nando PASQUALONI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5836/01

N° 5836[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(31.1.2008)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 30 janvier 2008 à la Chambre des Députés par la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement à la demande du Ministre des Transports.

L'exposé des motifs, le commentaire des articles, un texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses reprenant les modifications proposées, l'avis du Conseil d'Etat du 4 décembre 2007 ainsi que les avis de la Chambre de Travail du 15 juin 2007 et de la Chambre des Métiers du 12 juin 2007 étaient joints au texte du projet de règlement grand-ducal.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet

a) la transposition de la directive 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant septième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par route;

b) la modification de la réglementation existante en matière de transport de marchandises dangereuses par route par l'intégration des nouvelles Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

La base légale est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques ainsi que la directive 2006/89/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route.

La Conférence des Présidents donne son assentiment au texte proposé par le gouvernement suite à l'avis du Conseil d'Etat, vu que les articles 5 et 8 concernant les infractions, dont le Conseil d'Etat a demandé la suppression, ne figurent plus dans le texte soumis à l'avis de la Conférence des Présidents. A noter encore que le texte coordonné demandé par la Haute Corporation du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 a été soumis par le gouvernement.

Luxembourg, le 31 janvier 2008

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5835,5836

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 28 10 mars 2008

Sommaire

Règlement grand-ducal du 23 février 2008 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses . . . . . page 386

Règlement grand-ducal du 23 février 2008 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses 387

Convention sur la signalisation routière, conclue à Vienne, le 8 novembre 1968.
- **Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne, le 8 novembre 1968, conclu à Genève, le 1er mai 1971.**
- **Adhésion des Pays-Bas (pour le Royaume en Europe)** 388