

N° 5835

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003
sur les transports par rail de marchandises dangereuses**

* * *

(Dépôt: le 28.1.2008)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (23.1.2008)	1
2) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses reprenant les modifications proposées	5
5) Avis du Conseil d'Etat (4.12.2007)	14
6) Avis de la Chambre de Commerce (9.8.2007)	15
7) Avis de la Chambre des Métiers	
– Dépêche du Directeur de la Chambre des Métiers au Ministre des Transports (16.10.2007).....	16

*

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

(23.1.2008)

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 3 juin 2003 sur les transports par rail 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 de Commerce et de la Chambre des Métiers.

En ce qui concerne l'observation du Conseil d'Etat relative à l'article 2 du projet en question, Monsieur le Ministre aimerait proposer de maintenir l'ajoute du terme „remplisseur“ comme point 29 à la liste des définitions de l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité, étant donné que le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) fait lui-même la distinction entre le terme d'„emballeur“ et celui de „remplisseur“. Par ailleurs,

aussi bien les emballeurs que les remplisseurs font partie des „autres intervenants“ dont objet aux premier et deuxième alinéas de l'article 6bis du règlement grand-ducal.

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 l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation;

Vu la directive 2006/90/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant septième adaptation au progrès technique de la directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

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

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 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** Les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses empruntant le réseau ferroviaire national doivent répondre aux dispositions de l'Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) – de la Convention modifiée relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980 et du Protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999, signé à Vilnius, approuvés respectivement par les lois du 4 mai 1983 et du 15 juin 2006, ainsi qu'aux dispositions de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, telle que modifiée par les directives 2000/62/CE et 2006/90/CE.“

Art. 2. L'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est complété par le libellé suivant:

„29) „remplisseur“ – l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne, un wagon et/ou un conteneur pour vrac.“

Art. 3. Le premier tiret de l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est remplacé par le libellé suivant:

„– les transports de matières radioactives sont en outre soumis au règlement grand-ducal du 14 décembre 2000 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants, tel qu'il a été modifié dans la suite;“

Art. 4. La lettre b) du premier alinéa de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est remplacée par le libellé suivant:

„b) lors du transport, un document officiel d'identification en cours de validité pour chaque membre de l'équipage, muni de la photographie du titulaire;“

Art. 5. La phrase introductive de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est remplacée par le libellé suivant:

„**Art. 8.** La lettre de voiture, qui sert comme document de transport, est établie soit par l'expéditeur, soit selon les instructions écrites de celui-ci et doit contenir les mentions prévues par les prescriptions particulières à chaque classe selon le numéro 5.4.1.1.1 du RID, à savoir:“

Art. 6. Le huitième tiret du premier alinéa de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est remplacé par le libellé suivant:

„– la date (mois, année) et le type de la dernière épreuve subie suivis soit par une lettre „P“ lorsque cette épreuve est une épreuve initiale ou une épreuve périodique selon les numéros 6.8.2.4.1 et 6.8.2.4.2 du RID, soit par une lettre „L“ lorsque cette épreuve est une épreuve d'étanchéité intermédiaire selon le numéro 6.8.2.4.3 du RID;“

Art. 7. Le titre du chapitre VI du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité est remplacé par le libellé suivant:

„**Chapitre VI – Les contrôles**“

Art. 8. 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

A) CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement grand-ducal en projet se propose de transposer la directive communautaire 2006/90/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant septième adaptation au progrès technique de la directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Par ailleurs, il se propose de modifier la réglementation existante en matière de transports par rail de marchandises dangereuses en y intégrant les dispositions de la directive 96/49/CE précitée telle qu'elle a été modifiée dans la suite, ainsi que celles du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

1. Le transport international par rail de substances dangereuses est régi par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) qui constitue l'Appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) signée à Berne le 9 mai 1980 et approuvée par la loi du 4 mai 1983, telle que modifiée par le Protocole du 3 juin 1999, signé à Vilnius et approuvé par la loi du 15 juin 2006.

Le contexte juridique qui avait dans le passé accordé aux CFL le monopole d'exploitation du réseau ferré luxembourgeois, a profondément changé depuis la directive modifiée 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. En effet, la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui a séparé les responsabilités de

gestion de cette infrastructure des activités de transport, désigne les CFL comme gestionnaire de l'infrastructure, agissant pour compte de l'Etat, qui en vertu de l'article 4 de la loi est en outre chargé de la police du réseau. La réglementation des transports de marchandises dangereuses prenant leur départ sur le réseau luxembourgeois, y arrivant ou y transitant relèvera donc du pouvoir réglementaire de l'Etat.

2. Le règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1998 concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui a entre-temps été abrogé et remplacé par le règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses, a transposé la directive 96/49/CE précitée.

Le but de cette directive est de définir des règles applicables à l'ensemble des transports intra-communautaires par rail 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 au RID qui est d'ailleurs intégralement repris 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 transport 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.

3. L'approche retenue pour transposer dans le droit communautaire les dispositions internationales sur le transport transfrontalier de substances dangereuses par chemin de fer s'est calquée sur celle appliquée pour le transport international par route de ce genre de marchandises. La directive 96/49/CE a repris dans le droit communautaire les prescriptions du RID.

Dans les deux cas – transports par route ou par rail de substances dangereuses –, les directives ne créent donc pas de normes juridiques nouvelles pour les transporteurs ou pour les chargeurs, mais les règles de droit international sont intégrées dans le droit communautaire et répondront désormais au régime juridique et aux procédures prévus par les traités instituant la Communauté Européenne.

4. Le RID et partant les annexes de la directive 96/49/CE précitée sont en principe mis à jour tous les deux ans. La dernière version modifiée est entrée en vigueur le 1er janvier 2007, assortie d'une période transitoire jusqu'au 30 juin 2007.

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 3 juin 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 96/49/CE et de ses modifications consécutives, il y a deux textes internationaux de référence – la directive et le RID modifiés – pour régler le cadre juridique des transports par rail de marchandises dangereuses. Il est fait référence à la directive 2006/90/CE précitée qui fait elle-même référence à la version 2007 du RID.

ad article 2

Vu que le RID réserve beaucoup de soin aux définitions du vocabulaire et des termes qui reviennent régulièrement, il est proposé de reprendre une définition du RID à l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité.

ad article 3

Le règlement grand-ducal du 14 décembre 2000 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants ayant été modifié par le règlement grand-ducal du 21 juillet 2006, il est fait référence à cette modification. La formule choisie permet également de couvrir d'éventuelles modifications futures du règlement grand-ducal en question.

ad article 4

Par rapport au libellé introduit par le règlement grand-ducal du 30 mars 2007 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses, les termes „une carte d'identité“ et „ou un document en tenant lieu“ sont remplacés par le terme „un document officiel d'identification“, que ce soit une carte d'identité, un passeport ou un permis de conduire. Par ailleurs, il est précisé que l'exhibition de ce document n'est exigé que lors du transport de marchandises dangereuses.

ad article 5

Par rapport au libellé introduit par le règlement grand-ducal du 30 mars 2007 précité, il est précisé que la lettre de voiture sert comme document de transport.

ad article 6

Cet article reprend les dispositions du numéro 6.8.2.5.1 du RID 2007.

ad article 7

Comme le chapitre VI et, partant, l'article 27 du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 précité traitent en fait du contrôle du transport de marchandises dangereuses par rail, il y a lieu d'adapter en conséquence le titre de ce chapitre.

ad article 8

formule exécutoire.

*

TEXTE COORDONNE
des articles du règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003
sur les transports par rail de marchandises dangereuses
reprenant les modifications proposées
 (en mode italique et souligné)

Chapitre I – *Champ d'application et définitions*

Art. 1er. Les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses empruntant le réseau ferroviaire national doivent répondre aux dispositions de l'Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) – de la Convention modifiée relative aux transport internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980 et du Protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999, signé à Vilnius, approuvés respectivement par les lois du 4 mai 1983 et du 15 juin 2006, ainsi qu'aux dispositions de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, telle que modifiée par les directives 2000/62/CE et 2006/90/CE.

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

Art. 3. Au sens du présent règlement on entend par:

- 1) „ADR“ – l'Accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957, approuvé par les lois du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995;

- 2) „chargeur“ – l’entreprise qui charge les marchandises dangereuses dans un wagon ou un grand conteneur;
- 3) „citerne“ – un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure;
- 4) „citerne mobile“ – une citerne multimodale d’une contenance supérieure à 450 litres;
- 5) „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;
- 6) „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;
- 7) „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 m³ (450 litres);
- 8) „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;
- 9) „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;
- 10) „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 du RID; 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;
- 11) „emballage“ – un récipient et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient de remplir sa fonction de rétention;
- 12) „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;
- 13) „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;
- 14) „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;
- 15) „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 m³;
- 16) „grand récipient pour vrac“ (GRV), un emballage transportable rigide ou souple
 - d’une contenance:
 - i) ne dépassant pas 3 m³, pour les matières solides et liquides des groupes d’emballage II et III;

- ii) ne dépassant pas 1,5 m³, 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 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV métalliques;
 - iv) au plus 3,0 m³ 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;
- 17) „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;
- 18) „marchandises dangereuses“ – les matières et objets dont le transport est interdit selon le RID ou autorisé uniquement dans les conditions qui y sont prévues;
- 19) „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;
- 20) „numéro ONU“ ou „No ONU“ – le numéro d'identification à quatre chiffres des matières ou objets extrait du Règlement Type de l'ONU;
- 21) „réservoir“ – l'enveloppe qui contient la matière (y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation);
- 22) „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 wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu;
- 23) „transport en vrac“ – le transport de matières solides ou d'objets non emballés dans des wagons ou conteneurs; ce terme ne s'applique ni aux marchandises qui sont transportées comme colis, ni aux matières qui sont transportées en citernes;
- 24) „transporteur“ – l'entreprise qui effectue le transport avec ou sans contrat de transport;
- 25) „wagon“ – un véhicule ferroviaire non pourvu de moyens de traction, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées et destiné à transporter des marchandises;
- 26) „wagon-batterie“ – un wagon comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et fixés à demeure à un wagon;
- 27) „wagon-citerne“ – un wagon utilisé pour le transport de matières liquides, gazeuses, pulvérulentes ou granulaires et comprenant une superstructure, qui comporte une ou plusieurs citernes et leurs équipements, et un châssis muni de ses propres équipements (roulement, suspension, choc, traction, frein et inscriptions);
- 28) „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 du personnel de conduite du train, 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 du personnel de conduite et de la formation en matière de sûreté;
- 29) „remplisseur“ – l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne, un wagon et/ou un conteneur pour vrac.

Art. 4. Les marchandises énumérées ou décrites par le RID 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 le RID, 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 le RID, 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. 5. Conformément au numéro 1.1.3.6 du RID, des quantités limitées de marchandises dangereuses en colis et des emballages vides peuvent être transportées sans que soient applicables les prescriptions du RID.

Art. 6. Sans préjudice des dispositions du présent règlement grand-ducal,

- les transports de matières radioactives sont en outre soumis au règlement grand-ducal du 14 décembre 2000 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des radiations ionisantes, *tel qu'il a été modifié dans la suite*;
- les transports de matières explosives sont en outre soumis à l'arrêté grand-ducal du 20 avril 1881 relatif au transport, au commerce et au dépôt de la poudre à tirer et des autres substances explosives tel qu'il a été modifié et complété dans la suite.

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 du RID, si les quantités transportées dans chaque wagon ou grand conteneur sont supérieures à celles prévues au numéro 1.1.3.6 du RID.

Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses à haut risque définies au numéro 1.10.5 du RID 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 wagons, 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 le RID.

Art. 6ter. Les trains ou wagons 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 dis-

positifs, 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. Sauf les exemptions prévues aux numéros 1.1.3.1 à 1.1.3.5 du RID, le personnel de conduite de trains comportant des wagons affectés au transport de marchandises dangereuses doit exhiber sur réquisition des agents de contrôle désignés à l'article 27 les documents ci-après:

- a) les documents de transports prévus aux numéros 5.4.1 et 5.4.2 du RID couvrant toutes les matières dangereuses transportées;
- b) lors du transport, un document officiel d'identification en cours de validité pour chaque membre de l'équipage, muni de la photographie du titulaire;
- c) la copie de l'accord prévu au numéro 5.4.1.2.1.c) ou la copie de l'agrément prévu au numéro 5.4.1.2.3.3 établi par l'autorité compétente du lieu de chargement de la marchandise dangereuse dans un wagon ou un grand conteneur lorsque cet accord ou agrément est prévu par le RID (aux numéros 2.2.41.1.13 et 2.2.52.1.8 respectivement);
- d) une copie du texte principal du ou des accord(s) particulier(s) conclu(s) conformément au chapitre 1.5 du RID, dans le cas où le transport s'effectue sur la base d'un tel (de tels) accord(s).

En vue de se conformer aux dispositions du présent article, il peut être recouru aux techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou d'échange de données informatisées (EDI) pour faciliter l'établissement des documents ou les remplacer, à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données électroniques permettent de satisfaire, de façon au moins équivalente à l'utilisation de documents sur papier, aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données en cours de transport.

Art. 8. La lettre de voiture, qui sert comme document de transport, est établie soit par l'expéditeur, soit selon les instructions écrites de celui-ci et doit contenir les mentions prévues par les prescriptions particulières à chaque classe selon le numéro 5.4.1.1.1 du RID, à savoir:

- le numéro ONU précédé des lettres „UN“;
- la désignation officielle de transport, complétée, le cas échéant, avec 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;
- 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;
- le nom et l'adresse du ou des destinataire(s);
- une déclaration conforme aux dispositions de tout accord particulier, conclu conformément au chapitre 1.5 du RID.

Art. 9. Les colis munis d'étiquettes de danger différentes ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon ou conteneur à moins que le chargement en commun ne soit autorisé selon le tableau du numéro 7.5.2.1 du RID.

Les interdictions de chargement en commun entre colis sont applicables également entre colis et petits conteneurs entre eux dans un wagon ou grand conteneur 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 le même wagon ou dans le même conteneur en raison des interdictions qui figurent au numéro 7.5.2 du RID.

Art. 10. Les prescriptions applicables aux wagons effectuant un transport de marchandises dangereuses, sont également valables pour un wagon déchargé, mais non encore nettoyé ou éventuellement dégazé.

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. Dans ce cas, la description dans la lettre de voiture doit être conforme au numéro 5.4.1.1.6 du RID.

Art. 11. Au cas où les agents de contrôle désignés à l'article 27 constatent que les mentions figurant sur la lettre de voiture sont inexactes ou que les conditions prescrites pour le transport ne sont pas remplies, ils sont en droit d'immobiliser le wagon concerné jusqu'à ce que la lettre de voiture et le chargement sont conformes aux dispositions du présent règlement.

Chapitre IV – Précautions à prendre lors de la manutention et le transport des marchandises

Art. 12. 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 du RID en ce qui les concerne.

Les obligations de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire reprises aux articles 13 à 15 s'appliquent sans préjudice de celles des autres intervenants concernés par un transport déterminé.

Section 1ère. L'expéditeur

Art. 13. L'expéditeur de marchandises dangereuses a l'obligation de remettre au transport un envoi conforme aux prescriptions du RID. Il doit notamment:

- a) s'assurer que les marchandises dangereuses soient classées et autorisées au transport conformément au RID;
- b) fournir au transporteur les renseignements et informations et, le cas échéant, les lettres de voiture et les documents d'accompagnement (autorisations, agréments, notifications, certificats, etc.) exigés, tenant notamment compte des dispositions du chapitre 5.4 et du Tableau A du Chapitre 3.2;
- c) n'utiliser que des emballages et citernes agréés et aptes au transport des marchandises concernées et portant les marques prescrites par le RID;
- d) observer les prescriptions sur le mode d'envoi et sur les restrictions d'expédition;
- e) veiller à ce que même les citernes vides, non nettoyées et non dégazées, ou les wagons, 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. 14. Le transporteur de marchandises dangereuses doit notamment

- a) vérifier que les marchandises dangereuses à transporter sont autorisées au transport conformément au RID;
- b) s'assurer que la documentation prescrite soit jointe au document de transport et acheminée;
- c) s'assurer visuellement que le wagon et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, 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 wagons ne sont pas surchargés;
- f) s'assurer que les plaques-étiquettes et les signalisations prescrites pour les wagons sont apposées.

Ces vérifications se font au lieu de départ des marchandises sur la base des documents de transport et des documents d'accompagnement, par un examen visuel du wagon ou des conteneurs et, le cas échéant, du chargement. Elles sont effectuées au moyen de sondages représentatifs.

Section 3. Le destinataire

Art. 15. 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 qui le concernent sont respectées.

Il doit notamment:

- a) effectuer dans les cas prévus par le RID le nettoyage et la décontamination prescrits des wagons et conteneurs;
- b) veiller à ce que les wagons et conteneurs, une fois entièrement déchargés, nettoyés, décontaminés, ne portent plus les plaques-étiquettes et la signalisation orange.

Chapitre V – La citerne et son équipement

Section 1ère. L'agrément et le contrôle périodique

Art. 16. Dans la mesure où les dispositions du RID en prévoient l'établissement, tout nouveau type de wagon-citerne, conteneur-citerne, wagon-batterie ou CGEM immatriculé au Luxembourg doit être couvert par le certificat d'agrément visé au numéro 6.8.2.3.1. du RID.

Art. 17. Lorsqu'en application du Chapitre 1.5 du RID, la validité du certificat d'agrément d'un wagon doit être limitée, le certificat comporte la mention de la restriction de son rayon de validité géographique.

Art. 18. Pour autant qu'ils soient soumis à l'immatriculation au Luxembourg, les wagons-citernes, conteneurs-citernes, wagons-batteries ou CGEM doivent être couverts par des attestations de contrôle périodique documentant les contrôles périodiques prescrits par le RID aux fins de la vérification de leur conformité avec les prescriptions de la Partie 6 du RID.

Art. 19. 1. Les certificats d'agrément et les attestations de contrôle périodique visés aux articles 16 et 18 sont délivrés, pour le compte du ministre, par la Société Nationale de Certification et d'Homologation s.à r.l. (SNCH) sur la base d'un rapport technique qui énumère les vérifications effectuées en conformité avec les exigences du RID et qui mentionne, le cas échéant, les défauts et les manquements constatés.

Les prestations à fournir en vue de la délivrance des certificats d'agrément et des attestations de contrôle périodique sont facturées par la SNCH aux propriétaires ou détenteurs des engins de transport énumérés aux articles 16 et 18 suivant un barème approuvé par le ministre.

2. Chaque attestation de contrôle périodique porte le numéro d'agrément attribué au prototype agréé. Par ailleurs, une attestation de contrôle périodique dont la validité est nulle porte la mention „Engin interdit au transport de marchandises dangereuses“.

3. Si des défauts ou des manquements graves entravant la sécurité sont constatés sur un des engins de transport énumérés aux articles 16 et 18, une attestation de contrôle périodique d'une validité nulle est délivrée pour cet engin ayant pour effet que l'engin n'est plus admis au transport de marchandises dangereuses au sens du RID sur le réseau ferroviaire national.

Si des défauts ou des manquements n'entravant pas la sécurité sont constatés sur un des engins de transport énumérés aux articles 16 et 18, une attestation de contrôle périodique d'une durée de validité limitée à 30 jours est délivrée à l'entreprise propriétaire ou détentrice laquelle est tenue de

remédier aux défauts et manquements constatés durant la période de 30 jours. S'il n'a pas été porté remède aux défauts et manquements dans les délais prescrits, l'engin en question n'est plus admis au transport de marchandises dangereuses au sens du RID sur le réseau ferroviaire national.

En cas d'infraction aux prescriptions qui précèdent, le ministre peut interdire l'usage de l'engin de transport concerné et faire procéder à son immobilisation matérielle.

Art. 20. Aux fins de la délivrance d'un certificat d'agrément ou d'une attestation de contrôle périodique, la SNCH peut avoir recours à des rapports techniques d'experts agréés à cet effet sur sa proposition par le ministre, en raison de leur compétence en matière des épreuves et des essais prévus par le RID.

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

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 SNCH. 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 de l'engin ou de la citerne auquel il se rapporte, ou qu'il a été établi en non-conformité des dispositions du présent règlement grand-ducal.

Les frais d'expertise sont à charge du propriétaire ou détenteur de l'engin de transport concerné.

Art. 21. Le certificat d'agrément doit indiquer:

- les résultats de l'expertise;
- un numéro d'agrément pour le prototype;
- le code-citerne selon les numéros 4.3.3.1.1 ou 4.3.4.1.1 du RID;
- les dispositions spéciales de construction et d'équipement du numéro 6.8.4 du RID applicables au prototype;
- si nécessaire, les matières et/ou groupes de matières pour le transport desquels la citerne a été agréée.

Art. 22. Lorsque la sécurité d'une citerne ou de ses équipements a pu être compromise par suite d'une réparation, d'une modification ou d'un accident, il doit être procédé à un contrôle technique exceptionnel à requérir par le propriétaire ou le détenteur de la citerne en question.

Art. 23. Les conteneurs-citernes et les wagons-citernes mis en service dans un autre Etat membre de l'Union Européenne et circulant sur le réseau ferroviaire luxembourgeois doivent être couverts par un certificat d'agrément et une attestation de contrôle périodique. Les certificats et attestations délivrés en conformité avec le RID par un organisme habilité à cet effet par l'autorité compétente dudit Etat sont reconnus équivalents.

Sur avis de la SNCH, les certificats d'agrément et les attestations de contrôle périodique des conteneurs-citernes et des wagons-citernes mis en service dans un pays tiers à l'Union Européenne et circulant sur le réseau ferroviaire luxembourgeois peuvent être reconnus sur base de la réciprocité, s'ils ont été délivrés en conformité avec le RID par un organisme habilité à cet effet par l'autorité compétente dudit pays.

Section 2. Le marquage

Art. 24. Chaque citerne doit porter une plaque en métal résistant à la corrosion, fixée de façon permanente sur la citerne en un endroit aisément accessible aux fins d'inspection. Sur cette plaque doivent figurer, par estampage ou tout autre moyen semblable, au moins les renseignements indiqués ci-dessous qui peuvent être gravés directement sur les parois du réservoir lui-même, si celles-ci sont renforcées de façon à ne pas compromettre la résistance du réservoir:

- le numéro d'agrément;
- la désignation ou la marque de construction;

- le numéro de série de construction;
- l'année de construction;
- la pression d'épreuve;
- la capacité; pour les réservoirs à plusieurs éléments, la capacité de chaque élément;
- la température de calcul uniquement si supérieure à +50°C ou inférieure à -20°C;
- la date (mois, année) et le type de la dernière épreuve subie suivis soit par une lettre „P“ lorsque cette épreuve est une épreuve initiale ou une épreuve périodique selon les numéros 6.8.2.4.1 et 6.8.2.4.2 du RID, soit par une lettre „L“ lorsque cette épreuve est une épreuve d'étanchéité intermédiaire selon le numéro 6.8.2.4.3 du RID;
- le poinçon de l'expert ayant procédé aux épreuves;
- le matériau du réservoir et la référence aux normes sur les matériaux, si disponibles, et, le cas échéant, du revêtement protecteur.

En outre, la pression maximale de service autorisée doit être inscrite sur les citernes à remplissage ou à vidange sous pression.

Section 3. Les emballages

Art. 25. 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 le RID.

Art. 26. La SNCH est chargée des épreuves, de l'agrément et des contrôles périodiques des types de construction des emballages prévus par la Partie 6 du RID. En vue des épreuves et autres modalités de la procédure d'agrément, elle peut avoir recours à des organismes spécialisés, agréés à ces fins sur sa proposition par le ministre en raison de leur compétence en matière de construction et d'épreuve desdits emballages. Les prestations à fournir en vue desdits épreuves et agréments sont à charge du fabricant ou de son représentant; elles sont facturées par la SNCH suivant un barème approuvé par le ministre.

Chapitre VI – Les contrôles

Art. 27. Agissant en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les CFL effectuent des contrôles par sondage des wagons transportant des marchandises dangereuses et circulant sur le réseau ferroviaire national. Sur leur rapport, l'accès au réseau ferroviaire national peut être refusé:

- aux wagons chargés de marchandises dangereuses qui ne sont pas conformes aux prescriptions du RID et de la directive 96/49/CE modifiée du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;
- aux wagons qui ne sont pas couverts par le certificat d'agrément et par l'attestation de contrôle périodique tels que prescrits par les articles 16 et 18 du présent règlement.

Lesdits wagons peuvent de même être immobilisés lorsqu'une irrégularité est constatée au cours du parcours sur le réseau ferroviaire national.

Dans les conditions du premier alinéa les officiers de police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des Douanes et Accises sont en droit d'interdire la circulation des wagons sur lesquels une irrégularité par rapport aux dispositions précitées a été constatée. Ils peuvent prendre toute mesure susceptible d'assurer l'immobilisation desdits véhicules.

Chapitre VII – Dispositions diverses

Section 1ère. Dispositions spéciales

Art. 28. Les accords qui sont conclus au titre du chapitre 1.5 du RID et auxquels est partie le Grand-Duché de Luxembourg, sont également applicables aux transports nationaux.

Section 2. Pénalités

Art. 29. Les infractions aux dispositions des articles 6bis, 6ter, 7 et 8 ainsi que des articles 12 à 20 et 22 à 25 sont punies des peines prévues par les articles 1er et 4 de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et directives ainsi que la sanction des règlements de l'Union européenne en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

La confiscation des engins ayant servi à l'infraction ainsi que des bénéfices illicites que celle-ci aura permis, pourra être prononcée par le juge.

Art. 30. Le règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1998 concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer est abrogé.

Section 3. Entrée en vigueur

Art. 31. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur, et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(4.12.2007)

Par dépêche en date du 19 juin 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.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement des 25 septembre et 24 octobre 2007.

*

Le projet de règlement sous avis vise:

- a) la transposition de la directive 2006/90/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant septième adaptation au progrès technique de la directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;
- b) la modification de la réglementation existante en matière de transport de marchandises dangereuses par rail par l'intégration des dispositions modificatives du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Le cadre juridique des transports par rail de marchandises dangereuses est régi par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) qui constitue l'Appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9 mai 1980 et approuvée par la loi du 4 mai 1983, telle que modifiée par le Protocole du 3 juin 1999, signé à Vilnius et approuvé par la loi du 15 juin 2006.

Au niveau communautaire, la directive 96/49/CE vise le rapprochement des législations des Etats membres en matière de réglementation du transport des marchandises dangereuses.

La directive a repris dans le droit communautaire les prescriptions du RID précité.

Le RID et partant les annexes de la directive sont régulièrement mis à jour de sorte que la réglementation nationale doit suivre le mouvement de mise à jour.

Sur base de la loi 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 directive 96/49/CE et ses annexes ont été transposées en droit luxembourgeois par voie du règlement grand-ducal du 3 juin 2003. Dans ces

conditions, les nouvelles dispositions modificatives sont introduites par le biais de la modification de ce même règlement grand-ducal.

Le texte proposé, qui en principe aurait dû être adopté pour le 31 juillet 2007, reprend textuellement les modifications proposées au niveau communautaire, de sorte que le Conseil d'Etat n'a guère d'observations à formuler.

L'article 1er du projet de règlement grand-ducal renvoie expressément au RID et à la directive précitée pour justifier la base légale du règlement.

Concernant l'article 2 du projet de règlement qui modifie l'article 3 du règlement de base en vue d'y ajouter un point 29 à la longue liste des définitions, le Conseil d'Etat renvoie au point 12 du même article qui définit le terme d'„emballeur“. Mis à part les risques de confusion entre les personnes visées tantôt sous la notion d'„emballeur“ ou de „remplisseur“, le Conseil d'Etat constate que dans la suite aucune modification n'est apportée au texte amendé pour renvoyer à la nouvelle notion.

Les autres articles modificatifs ne suscitent de la part du Conseil d'Etat pas d'observation particulière.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 décembre 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(9.8.2007)

Le présent projet de règlement grand-ducal vise à transposer en droit national la directive 2006/90/CE de la Commission du 3 novembre 2006 portant septième adaptation au progrès technique de la directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Par ailleurs, le projet de règlement grand-ducal intègre dans la réglementation existante les exigences du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) qui figure à l'appendice C de la Convention modifiée relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telles qu'amendées par le Protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999.

La Chambre de Commerce constate que le présent projet de règlement grand-ducal transpose fidèlement les exigences de la directive 2006/90/CE et du RID.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS
DEPECHE DU DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DES METIERS
AU MINISTRE DES TRANSPORTS
(16.10.2007)

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 18 juin 2007, vous avez bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet en cause, ne soulève, de la part de la Chambre des Métiers, pas d'observation particulière.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre très haute considération.

Pour la Chambre des Métiers,
Le Directeur,
Paul ENSCH