

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

Nous JEAN, par la Grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 décembre 1999 et celle du Conseil d'Etat du 24 décembre 1999 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1er. Conformément à la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, les entreprises qui sont établies au Luxembourg, et dont l'activité comporte le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable ou les opérations de chargement et de déchargement liées à ces transports, doivent désigner avant le 1er janvier 2000 un ou plusieurs conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.

Sont exclues du champ d'application de la présente loi:

- les entreprises dont les activités ne portent que sur des transports de marchandises dangereuses qui sont effectués par les moyens de transport appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de celles-ci;
- les entreprises dont les activités portent sur des quantités limitées qui sont, pour chaque unité de transport, situées en-deça des seuils définis par les marginaux 10010 et 10011 de l'Annexe B 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;
- les entreprises qui n'effectuent qu'occasionnellement des transports de marchandises dangereuses ou des opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, le degré de danger ou de pollution de ces marchandises étant minimal et les quantités transportées, chargées et/ou déchargées de marchandises dangereuses, autres que des matières radioactives, n'excédant pas 50 tonnes par an.

L'autorité compétente chargée de délivrer le certificat de formation est le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après le ministre.

Les dispositions de la présente loi ne portent pas préjudice à l'application de la loi du 17 juin 1994 concernant la sécurité et la santé des travailleurs au travail.

Art. 2. Le conseiller à la sécurité a, sous la responsabilité du chef d'entreprise, pour mission d'aider la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement inhérents aux activités dont question à l'article 1er. Sa tâche essentielle consiste à rechercher tout moyen et à promouvoir toute action en vue de faciliter l'exécution des activités de transport ou de chargement et de déchargement de marchandises dangereuses visées à l'article 1er dans le respect des réglementations applicables et dans des conditions optimales de sécurité.

Les fonctions inhérentes à cette mission sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 3. Le conseiller à la sécurité est désigné par le chef d'entreprise et exerce sa mission sous la responsabilité directe de celui-ci.

Il fait partie de l'effectif de l'entreprise ou peut être tiers à l'entreprise, à condition d'être effectivement en mesure de remplir sa mission. Le chef d'entreprise peut assurer lui-même les fonctions de conseiller à la sécurité, s'il possède la qualification professionnelle requise.

Art. 4. Nul ne peut, à titre principal ou accessoire, exercer au Luxembourg l'activité de conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, sans autorisation écrite préalable, lorsque cette activité est exercée à titre indépendant pour compte de tiers.

L'autorisation en question est accordée aux seules personnes qui présentent les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelles. Elle est délivrée selon les conditions et dans les formes du Titre I de la loi du 28 décembre 1988 1° réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales; 2° modifiant l'article 4 de la loi

du 2 juillet 1935 portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers.

L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du requérant et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative.

La qualification professionnelle de la personne ayant fait une demande en vue d'une autorisation à exercer l'activité de conseiller à la sécurité est établie par le certificat de formation dont elle doit être titulaire. Le certificat de formation est délivré par le ministre après attestation de la réussite par l'intéressé à un examen. Les modalités d'établissement et les conditions de validité de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 5. Tout conseiller à la sécurité qu'il s'agisse d'un membre du personnel d'une des entreprises mentionnées à l'article 1er ou du chef d'entreprise lui-même, doit être titulaire du certificat de formation dont question au quatrième alinéa de l'article 4.

Art. 6. Le ministre procède au retrait du certificat de formation ou au refus d'octroi ou de renouvellement de celui-ci. Sans préjudice des autres sanctions, il peut exercer cette compétence si le titulaire ou le demandeur ne satisfait pas aux conditions prévues par la présente loi ou les règlements pris en son exécution ou s'il est établi à charge du titulaire des irrégularités graves ou répétées commises en sa qualité de conseiller à la sécurité.

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités du retrait, du refus d'octroi ou du refus de renouvellement du certificat de formation.

Art. 7. 1. Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

2. Les infractions aux articles 1er et 4 de la présente loi et aux règlements pris en son exécution sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Château de Fischbach, le 24 décembre 1999

Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
HENRI
Grand-Duc héritier

Le Ministre des Transports,
Henri GRETHEN

Le Ministre de la Justice,
Luc FRIEDEN

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel WOLTER

Règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs modifié par celui du 18 octobre 2006

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

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 l'arrêté grand-ducal du 24 octobre 1938 déterminant les conditions auxquelles doivent satisfaire les récipients destinés à contenir les gaz liquéfiés, comprimés ou dissous;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1er. Les prescriptions du présent règlement visent l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception des machines qui, par construction, ne dépassent pas 40 km/h. Elles régissent également le matériel destiné à contenir ces gaz ainsi que l'installation dudit matériel.

Art. 2. Au sens du présent règlement on entend par gaz de pétrole liquéfiés, dénommés ci-après LPG (Liquefied Petroleum Gas), le propane, le butane ou un mélange de gaz composé de propane et de butane.

CHAPITRE Ier

Prescriptions relatives au matériel LPG destiné à équiper les véhicules automoteurs

Section 1ère: Les réservoirs

Art. 3. Les réservoirs destinés à contenir des LPG pour l'alimentation des moteurs et installés à bord des véhicules visés à l'article 1er doivent satisfaire aux prescriptions prévues pour ces réservoirs soit au Règlement amendé No 67 annexé à l'Accord amendé de Genève du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, soit au Règlement No 115 annexé audit Accord.

Les réservoirs destinés à contenir des LPG pour l'alimentation des moteurs et installés à bord des véhicules visés à l'article 1er avant le 18 décembre 2006 sont présumés satisfaire aux exigences de l'alinéa précédent s'ils satisfont aux prescriptions relatives aux récipients à propane prévues par l'arrêté grand-ducal du 24 octobre 1938 déterminant les conditions auxquelles doivent satisfaire les récipients destinés à contenir les gaz liquéfiés, comprimés ou dissous.

Art. 4. Les réservoirs doivent en outre être munis d'une soupape de sûreté reliée à la phase gazeuse et dont la pression effective d'ouverture est comprise entre 17 et 20 bar. La soupape de sûreté doit être capable d'évacuer les débits suivants sans que la pression intérieure ne dépasse 120% de la pression d'ouverture:

<i>Débits minimaux de la soupape en m³/minute d'air</i>	<i>Capacité en litres des réservoirs</i>
10,0	inférieure ou égale à 50 l
12,5	supérieure à 50 l et inférieure ou égale à 100 l
16,5	supérieure à 100 l et inférieure ou égale à 150 l
19,0	supérieure à 150 l et inférieure ou égale à 200 l
22,5	supérieure à 200 l

Le constructeur des soupapes de sûreté en garantit les performances.

Art. 5. Le constructeur indique par une marque indélébile la position dans laquelle le réservoir doit être placé. Cette marque ne doit pas diminuer l'épaisseur de la paroi du réservoir.

Sur les réservoirs cylindriques, cette marque apparaît sous forme de croix emboutie et elle est disposée de sorte qu'un même plan horizontal passe par le centre de la croix et par le plus grand axe du réservoir. Tous les réservoirs installés dans des véhicules mis en circulation après le 31 mai 1986 doivent être munis de cette marque.

Art. 6. Tout réservoir doit être conçu de façon à permettre le placement des accessoires suivants:

- un double clapet de remplissage,
- un robinet de service,
- une soupape de sûreté du type intérieur,
- un indicateur de niveau,
- un dispositif d'arrêt automatique d'emplissage à 80%.

Sur les réservoirs installés dans des véhicules mis en circulation avant le 1er juin 1986, le dispositif d'arrêt peut être remplacé par un robinet de vérification du niveau maximal des LPG.

Art. 7. Les réservoirs doivent porter les marques suivantes:

- a) le nom du constructeur,
- b) le numéro d'ordre,
- c) la tare en kg du réservoir dépourvu d'accessoires amovibles,
- d) la mention «LPG», «Propane» ou «Butane» suivie de la capacité totale du réservoir exprimée en litres,
- e) la lettre E suivie de la date d'épreuve et du poinçon de l'organisme, agréé par le ministre de la Justice, qui a effectué la vérification.

En dehors de l'épreuve initiale, les réservoirs doivent subir une nouvelle épreuve, soit tous les cinq ans dans les conditions prévues par l'arrêté grand-ducal du 24 octobre 1938 précité, si l'épreuve initiale a eu lieu en vertu des conditions de ce règlement, soit tous les dix ans dans les conditions prévues aux Règlements No 67 ou No 115 annexés à l'Accord amendé de Genève du 20 mars 1958 précité, si l'épreuve initiale a eu lieu en vertu des conditions d'un de ces règlements. Lors du renouvellement de l'épreuve la lettre R suivie de la date d'épreuve et du poinçon de l'organisme susmentionné sont frappés sur le réservoir. Le délai de validité de l'épreuve est de plein droit prorogé jusqu'à l'échéance du prochain contrôle technique obligatoire auquel est soumis le véhicule équipé du réservoir.

S'il est constaté que le réservoir ne présente plus les garanties d'étanchéité requises avant l'expiration de la validité de sa dernière épreuve, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger une nouvelle épreuve et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique du résultat de cette épreuve.

L'organisme agréé qui a effectué l'épreuve, délivre un certificat de conformité du réservoir si celui-ci répond aux prescriptions en vigueur.

Section 2: Les flexibles soumis à haute pression

Art. 8. Les flexibles à haute pression sont les flexibles d'alimentation du réservoir en phase liquide et les flexibles de raccordement côté haute pression du détendeur.

Art. 9. Les flexibles à haute pression doivent présenter une structure adaptée à leur usage et porter sur une partie métallique non amovible une marque de contrôle ainsi que la mention du mois et de l'année de ce contrôle.

Art. 10. Les flexibles à haute pression doivent être remplacés au moins tous les cinq ans. Ce délai est de plein droit prorogé jusqu'à l'échéance du prochain contrôle technique obligatoire auquel est soumis le véhicule muni de ces flexibles.

S'il est constaté que les flexibles présentent des défauts avant l'expiration du prédit délai, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger leur remplacement immédiat et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique de ce remplacement.

Section 3: Les boîtiers d'étanchéité

Art. 11. Les boîtiers d'étanchéité doivent être conçus de façon à permettre l'évacuation vers l'extérieur du véhicule d'éventuelles fuites de gaz provenant des accessoires placés sur le réservoir ainsi que des gaz provenant de l'ouverture de la soupape de sûreté.

Art. 12. Les boîtiers doivent être d'un type reconnu par l'organisme chargé du contrôle technique. Ils doivent être efficacement protégés contre la corrosion.

Les joints ne doivent pas pouvoir être altérés par des LPG.

Si l'alimentation du réservoir en LPG se fait directement par raccordement au flexible de la pompe de distribution, la conception du boîtier doit être telle que cette opération puisse se faire sans difficulté.

Art. 13. Le boîtier d'étanchéité ne doit pas masquer les marques prescrites à l'article 7 sous b), d) et e).

Art. 14. S'il est constaté que le boîtier d'étanchéité ne présente plus les garanties d'étanchéité requises, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger son remplacement immédiat et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique de ce remplacement.

Section 4: Le robinet de service

Art. 15. Le robinet de service doit être muni d'un limiteur de débit incorporé qui est situé à l'intérieur du réservoir.

CHAPITRE II

Prescriptions relatives au montage de l'équipement LPG

Section 1ère: Généralités relatives au placement du réservoir

Art. 16. Le réservoir doit être placé suivant les indications du constructeur signifiées par les marques prévues à l'article 5.

Art. 17. Le réservoir doit être fixé par câbles ou par bandes métalliques de manière à ce qu'un resserrage ultérieur soit possible.

Afin d'éviter tout risque de corrosion, les parois du réservoir ne doivent pas entrer en contact avec du métal. Les câbles ou bandes métalliques utilisés seront isolés par une matière élastique telle que feutre, cuir, caoutchouc ou plastique souple.

Art. 18. Les systèmes de fixation du réservoir doivent être capables de résister aux efforts dus à l'accélération, à la décélération et aux heurts auxquels le véhicule automoteur est exposé.

Art. 19. Les marques réglementaires prescrites par les lettres b), d) et e) de l'article 7 doivent être lisibles sans qu'il soit nécessaire de procéder au démontage d'une pièce quelconque.

Art. 20. Au cas où plusieurs réservoirs sont installés, le remplissage de chaque réservoir doit être indépendant.

Si les parties supérieures de ces réservoirs sont situées au même niveau, la seule communication pouvant exister entre les réservoirs est celle due à la présence des canalisations d'alimentation du moteur en LPG.

Si les réservoirs sont placés en sorte que leurs parties supérieures se trouvent à des niveaux différents, chaque canalisation d'alimentation du moteur en LPG doit être munie d'un dispositif dont le fonctionnement rend chacun des réservoirs indépendant.

Section 2: Le placement du réservoir à l'intérieur du véhicule

Art. 21. Le réservoir ne doit pas être placé dans la même enceinte que le moteur, et il doit être situé à l'arrière de l'essieu avant.

Le véhicule doit être aménagé de sorte qu'aucun gaz ne puisse entrer dans l'habitacle. Lorsque le réservoir est placé dans l'habitacle, l'isolement doit être assuré soit par un canal étanche débouchant à l'extérieur du véhicule, soit par un boîtier d'étanchéité d'un type reconnu.

Le réservoir doit être alimenté de l'extérieur au moyen d'une canalisation étanche.

Art. 22. Lorsque l'isolement de l'habitacle est assuré par un canal étanche, les accessoires du réservoir doivent être accessibles par l'intermédiaire d'un canal. L'étanchéité entre le canal et l'habitacle doit être assurée par l'interposition de joints élastomères résistant aux LPG ou par un moyen équivalent.

Art. 23. Lorsque l'isolement de l'habitacle est assuré par un boîtier d'étanchéité, l'étanchéité entre le réservoir et le boîtier doit être assurée par un joint souple résistant aux LPG.

Le boîtier est fixé au réservoir au moyen de tendeurs métalliques isolés par du caoutchouc ou au moyen de toute autre fixation efficace. La fixation par soudure sur le réservoir est interdite.

Le boîtier est relié directement à l'extérieur du véhicule au moyen d'un tuyau armé dont la section libre est d'au moins 300 mm². Lors de son passage au travers de la carrosserie, celui-ci doit être protégé par un élément rigide ou être monté de façon à présenter une sécurité reconnue équivalente.

Art. 24. Le réservoir est alimenté par une canalisation en cuivre rouge recuit dont le diamètre intérieur est d'au moins 10 mm et l'épaisseur de la paroi d'au moins 1 mm ou par un flexible d'un type reconnu.

Le robinet de vérification du niveau maximal des LPG prévu à l'alinéa 2 de l'article 6 doit être placé sur le réservoir et relié à l'extérieur du véhicule, de manière que les décharges sont visibles.

Les extrémités de la canalisation d'alimentation et du conduit relié au robinet de vérification ainsi que le clapet de remplissage doivent être fixés du côté extérieur du véhicule de façon suffisamment rigide.

Les parties des canalisations placées en dehors du boîtier d'étanchéité mais situées dans l'habitacle doivent être réalisées en une pièce et sans soudure.

Le clapet de remplissage, l'extrémité du conduit relié au robinet de vérification et les accessoires doivent être en retrait par rapport aux parties latérales et au pare-chocs du véhicule. Le centre du clapet doit se trouver au moins à 300 mm du sol.

Art. 25. La canalisation d'alimentation du moteur en LPG doit passer dans une large gaine débouchant à l'extérieur du véhicule.

Art. 26. Par dérogation aux dispositions de l'article 21 les réservoirs installés avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'ont besoin ni d'être munis d'un boîtier d'étanchéité ou d'un canal étanche, ni d'être alimentés de l'extérieur du véhicule, à condition que l'isolement de l'habitacle soit assuré par une cloison pleine et étanche entre l'habitacle et le coffre contenant le réservoir.

Cette cloison doit être rigide, non poreuse et incombustible. Les joints doivent être obstrués par masticage ou par un procédé équivalent. L'étanchéité de la cloison est assurée, lorsque en-dehors du temps de remplissage du réservoir aucune présence de LPG ne peut être relevée par un détecteur de gaz installé à l'intérieur de l'habitacle. La soupape de sûreté est reliée à l'extérieur du véhicule au moyen d'un tuyau armé dont le diamètre intérieur a au moins 12 mm.

Un tube d'un diamètre intérieur d'au moins 20 mm doit être fixé au plancher au point le plus bas du coffre; il doit être disposé de façon que le déplacement vers l'avant du véhicule crée une aspiration. L'orifice supérieur du tube doit être conçu ou placé de manière à ne pas être obstrué.

Si un réservoir qui a été monté avant l'entrée en vigueur du présent règlement est remplacé, l'installation entière doit être adaptée aux nouvelles prescriptions.

Section 3: Le placement du réservoir sur le toit du véhicule

Art. 27. Lorsque le réservoir est placé sur le toit du véhicule, il doit être installé dans un berceau spécialement construit à cet usage et fixé à demeure au moyen de ferrements solides.

Le réservoir ne doit en aucun cas dépasser les parties latérales du véhicule.

Section 4: Le placement du réservoir sous le véhicule

Art. 28. Lorsque le réservoir est placé sous le véhicule entre les deux essieux, la hauteur libre sous le réservoir doit être d'au moins 200 mm pour les véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé est inférieur ou égal à 3.500 kg et d'au moins 300 mm pour les véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le véhicule étant vide et la suspension en position route. Pour un réservoir placé derrière l'essieu arrière du véhicule, la hauteur libre sous le réservoir doit être de 200 mm au moins et supérieure ou égale au sixième de la distance séparant l'axe du réservoir de l'axe de l'essieu arrière.

Le réservoir doit être placé au moins à 100 mm de la tuyauterie d'échappement.

Art. 29. Le réservoir doit être protégé contre les projections au moyen de bavettes métalliques de 1,5 mm d'épaisseur.

Les accessoires placés sur le réservoir doivent être en retrait d'au moins 40 mm par rapport au point le plus bas de la partie latérale de la carrosserie.

Section 5: Le montage des accessoires sur le réservoir LPG

Art. 30. Les accessoires énumérés à l'article 6 doivent être placés sur le réservoir.

Avant leur placement, les filets des accessoires doivent être entourés de matériaux assurant l'étanchéité.

Les accessoires étant placés sur le réservoir, un contrôle d'étanchéité doit être effectué en mettant le réservoir sous pression de 10 bar au moyen d'un gaz ininflammable.

Les LPG émanant des soupapes de sûreté ou des raccords perméables ne doivent être dirigés ni directement, ni indirectement sur le dispositif d'échappement ou les gaz d'échappement.

Art. 31. Le bon état et le fonctionnement normal du clapet intérieur de la vanne de remplissage doivent être vérifiés.

La vanne doit être pourvue d'un bouchon de fermeture.

Section 6: Le placement des canalisations

Art. 32. Les canalisations de gaz ne doivent dépasser la carrosserie en aucun endroit.

Toute canalisation de gaz passant dans l'habitacle ou une enceinte non ventilée doit être enveloppée par une large gaine, étanche vers l'intérieur et débouchant à l'extérieur du véhicule.

Art. 33. Les parois des canalisations sous pression doivent être en cuivre rouge recuit d'une épaisseur d'au moins 1 mm ou être constituées par des flexibles d'un type reconnu.

Art. 34. Les canalisations doivent être protégées par un élément rigide lors de leur passage au travers de la carrosserie ou être montées de façon à présenter une sécurité reconnue équivalente.

Sous le véhicule, elles doivent être protégées par le châssis ou par la coque du véhicule.

Elles doivent passer à plus de 100 mm du tuyau d'échappement à moins d'être efficacement protégées contre le rayonnement thermique.

Aucun conduit de LPG ne peut passer dans l'habitacle ou dans un compartiment non ventilé, à moins d'être enveloppé d'une large gaine débouchant à l'extérieur du véhicule.

Les canalisations doivent être protégées par une hauteur libre d'au moins 200 mm pour les véhicules dont le poids total maximum autorisé est inférieur ou égal à 3.500 kg et d'au moins 300 mm pour les véhicules dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le véhicule étant vide et la suspension en position route, ou à défaut par la carrosserie ou la coque du véhicule.

Art. 35. Les canalisations doivent être fixées à la carrosserie au moyen d'attaches espacées de 500 mm au maximum. Entre les attaches et les canalisations une matière plastique doit être interposée. Les canalisations qui ne sont pas sous pression doivent être fixées au moyen de colliers de serrage.

Les canalisations sont raccordées soit par des éléments filetés, soit par soudure à l'argent ou au cuivre sous manchon.

Les canalisations sous pression d'un diamètre extérieur inférieur à 10 mm doivent être installées de façon à ne pas être soumises à des tensions mécaniques. Il est satisfait à cette exigence si les canalisations visées comprennent deux boucles de Nelson d'un diamètre minimal de 50 mm ou sont conçues d'une façon équivalente.

Après le montage, un contrôle d'étanchéité doit être effectué en mettant l'ensemble des canalisations sous pression de 10 bar au moyen d'un gaz ininflammable.

Section 7: Le placement de la vanne à LPG

Art. 36. La vanne doit être fixée à la carrosserie et être placée à au moins 100 mm du tuyau d'échappement.

Son orientation doit empêcher les gaz de se diriger en cas de fuite vers le moteur.

Section 8: Le placement des autres éléments et de l'installation électrique

Art. 37. Suivant sa conception, la vanne à essence est fixée à la carrosserie ou au moteur.

Les conduits reliant la vanne à la canalisation d'essence d'origine doivent être métalliques ou en matière synthétique résistant à l'essence. Des conduits souples doivent être fixés au moyen de colliers de serrage.

Art. 38. Le détendeur-vaporisateur est fixé à la carrosserie ou au moteur. Dans ce dernier cas, la canalisation d'alimentation du détendeur-vaporisateur doit être un flexible d'un type reconnu.

Le détendeur-vaporisateur doit être placé à une distance minimale de 100 mm du tuyau d'échappement à moins d'être efficacement protégé contre le rayonnement thermique.

Le tuyau qui amène les LPG au carburateur doit comporter une structure armée et résister aux LPG ainsi qu'à une température d'au moins 100°C. Les renforcements métalliques extérieurs sont interdits.

Art. 39. Le mélangeur air-LPG doit obligatoirement être situé entre le moteur et le filtre à air.

Art. 40. Les vannes doivent se fermer, lorsque le contact d'allumage au tableau de bord est coupé.

Un fusible doit être intercalé entre l'alimentation électrique et les vannes, de façon à ce que, lors d'un court-circuit, les vannes se ferment automatiquement.

Le commutateur gaz-essence doit être placé de manière à ne pas présenter de saillie.

CHAPITRE III

Prescriptions relatives aux véhicules automoteurs équipés d'un système LPG

Art. 41. Il est interdit de mettre ou de maintenir en circulation des véhicules routiers automoteurs équipés d'un système LPG qui n'a pas été installé soit par le constructeur du véhicule, soit par un atelier dans les conditions et suivant les modalités prévues au paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Dans un atelier, les opérations d'installation, de maintenance, de transformation, de réparation et de vérification d'un système LPG, y compris les essais et les épreuves prescrits par le présent règlement, ne peuvent être effectuées que par les personnes titulaires de la qualification professionnelle de l'atelier ou par des personnes occupées dans cet atelier qui détiennent un certificat d'aptitude professionnelle (CATP) dans le métier de mécanicien d'autos ou un diplôme reconnu équivalent. Ces personnes doivent en outre avoir suivi une instruction spéciale requise pour l'exécution, selon les règles de l'art, des travaux visés par le présent règlement.

La prédite instruction, qui s'étend sur une durée minimale de six heures, est organisée par la Chambre des Métiers et la SNCT. L'enseignement porte, d'une part, sur la technique des équipements LPG en général ainsi que sur la réglementation telle qu'elle est reprise dans le présent règlement et, d'autre part, sur leur application pratique aux véhicules concernés.

Art. 42. L'atelier ayant procédé à l'installation, à la transformation ou à la réparation du système LPG sur un véhicule routier est tenu de délivrer au propriétaire ou au détenteur du véhicule en question une attestation de transformation dans les conditions prévues au paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité. Par dérogation à cette disposition, la délivrance d'une attestation de transformation n'est pas requise pour un système LPG qui a été installé sur un véhicule routier par le constructeur de ce véhicule, à condition que le système en question soit mentionné et spécifié de façon non équivoque sur le certificat de conformité relatif à ce véhicule et que sa conformité au système spécifié sur ledit certificat soit maintenue.

Art. 43. L'installateur ne peut délivrer l'attestation visée à l'article 42 que s'il a été procédé aux essais prévus aux articles 30 et 35 ainsi qu'au contrôle d'étanchéité de la vanne à LPG au moyen d'une eau savonneuse:

- lorsque le contact d'allumage est mis et que l'inverseur se trouve sur la position essence, la sortie de la vanne LPG étant démontée;
- lorsque le contact d'allumage est coupé et que l'inverseur se trouve sur la position gaz, la sortie de la vanne LPG étant démontée.

Art. 44. Tout véhicule routier automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg doit, pour autant qu'il est équipé pour utiliser les LPG comme carburant, en porter la mention sur son certificat d'immatriculation. Cette mention y est inscrite sur base d'un rapport technique de la SNCT qui atteste la conformité des équipements requis et de leur installation aux prescriptions du présent règlement.

CHAPITRE IV

Dispositions générales

Art. 45. Si les officiers et agents chargés de l'exécution du présent règlement constatent qu'un véhicule automoteur, équipé pour utiliser des LPG comme carburant, a été mis ou est maintenu en circulation en violation des dispositions du présent règlement, ce véhicule pourra faire l'objet des mesures prévues par l'article 116 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

Art. 46. Toute infraction aux dispositions du présent règlement sera punie d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les mêmes peines s'appliquent à toute entrave à la réception ou au contrôle des équipements.

Les dispositions du livre 1er du Code pénal sont applicables.

Art. 47. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique 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 et qui entrera en vigueur le 1er juin 1986.

Château de Berg, le 10 avril 1986

JEAN

Le Ministre des Transports,
Marcel SCHLECHTER

Le Ministre de la Force Publique,
Marc FISCHBACH

Le Ministre de la Justice,
Robert KRIEPS

Règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 relatif aux fonctions et au certificat de formation du conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses modifié par celui du 1 mars 2007

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 24 décembre 1999 sur les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses;

Vu la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses;

Vu la directive 94/55/CEE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par route;

Vu le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur le transport par route de marchandises dangereuses, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu 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, modifiée par la directive 96/87/CE de la Commission du 13 décembre 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 96/49/CE;

Vu le règlement grand-ducal du 29 juin 1998 concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

Vu la loi du 29 décembre 1956 portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956;

Vu l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 portant publication d'un nouveau règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 29 octobre 1990 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants;

Vu le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers du 26 mai 1998 et celui de la Chambre de Commerce du 19 août 1998;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

CHAPITRE I

Objet et définitions

Art. 1er. Le présent règlement grand-ducal a pour objet de régler les modalités de la formation des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses et de déterminer leurs fonctions conformément à la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

Art. 2. Au sens du présent règlement grand-ducal on entend par «*entreprise*»: toute personne physique ou morale, avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique, avec ou sans but lucratif, ainsi que tout

organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

«*conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses*»: toute personne désignée pour effectuer les missions et assurer les fonctions définies à l'article 4, et titulaire du certificat de formation prévu par l'article 5, ci-après dénommée «conseiller à la sécurité»;

«*marchandises dangereuses*»: les marchandises définies comme telles par l'annexe A 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 et la directive 96/49/CE modifiée du Conseil, du 23 juillet 1996, relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

«*chef d'entreprise*»: la personne physique qui est titulaire de l'autorisation d'établissement délivrée par l'autorité compétente.

Art. 3. Sans préjudice des compétences découlant en matière d'autorisation d'établissement des conseillers à la sécurité, exerçant leur activité à titre indépendant, de la loi du 24 décembre 1999 sur les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le ministre, est désigné comme autorité compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 96/35/CE précitée.

CHAPITRE II

Les fonctions du conseiller à la sécurité

Art. 4. 1. Le conseiller à la sécurité est notamment chargé des tâches suivantes:

- il vérifie le respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses par les personnes qui, au sein de l'entreprise, sont responsables pour le transport ou pour les opérations de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses;
- il conseille l'entreprise et les personnes mentionnées au tiret qui précède dans l'exécution des activités relatives à des marchandises dangereuses;
- il assure la rédaction d'un rapport annuel sur les activités de l'entreprise relatives au transport de marchandises dangereuses qui est adressé au chef d'entreprise et qui est conservé pendant au moins cinq ans par l'entreprise.

2. La mission du conseiller comprend en outre l'examen des pratiques et procédures suivantes concernant les activités de l'entreprise liées au transport de marchandises dangereuses:

- les procédés visant au respect des règles relatives à l'identification des marchandises dangereuses transportées;
- la pratique de l'entreprise concernant la prise en compte dans l'achat et la prise en location des moyens de transport de tout besoin particulier relatif aux marchandises dangereuses transportées;
- les procédés permettant de vérifier le matériel utilisé pour le transport des marchandises dangereuses ou pour les opérations de chargement ou de déchargement;
- le fait que le personnel concerné de l'entreprise a reçu une formation appropriée et que cette formation est inscrite sur son dossier;
- la mise en oeuvre de procédures d'urgence appropriées aux accidents ou incidents éventuels pouvant porter atteinte à la sécurité ou la protection de l'environnement pendant le transport de marchandises dangereuses ou pendant les opérations de chargement et de déchargement;
- la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves;
- la prise en compte de prescriptions législatives et des besoins particuliers relatifs au transport de marchandises dangereuses concernant le choix et l'utilisation de sous-traitants ou autres intervenants;
- la vérification que le personnel affecté au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises dispose de procédures d'exécution et de consignes détaillées;
- la mise en place d'actions pour la sensibilisation aux risques liés au transport des marchandises dangereuses et au chargement ou au déchargement de ces marchandises;
- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer la présence, à bord des moyens de transport, des documents et des équipements de sécurité devant accompagner les transports, et la conformité de ces documents et de ces équipements à la réglementation en vigueur;

- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer le respect des règles relatives aux opérations de chargement et de déchargement.
- l'introduction ou la mise en oeuvre du plan de sûreté prévu à l'article 6bis du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

Art. 5. 1. Les entreprises qui doivent désigner un conseiller à la sécurité sont tenues de communiquer, si la demande leur en est faite par le ministre ou par l'Inspection du Travail et des Mines, l'identité de son ou de ses conseillers à la sécurité.

2. Le conseiller à la sécurité et le chef d'entreprise concernés sont responsables des obligations du conseiller

- d'être titulaire d'un certificat de formation en cours de validité, et
- d'établir les rapports prévus aux articles 4 et 6.

Art. 6. Lorsqu'un accident ayant porté atteinte aux personnes, aux biens ou à l'environnement est survenu au cours d'un transport ou d'une opération de chargement ou de déchargement effectués par une entreprise déterminée, son conseiller établit un rapport et l'adresse au chef d'entreprise après avoir recueilli tous les renseignements utiles à cette fin. Le rapport qui comporte l'analyse des faits par le conseiller et, le cas échéant, ses propositions permettant d'en empêcher la reproduction, doit être conservé par l'entreprise pendant au moins cinq ans.

Une copie de ce rapport doit, sur réquisition, être remise au ministre et à l'Inspection du Travail et des Mines.

CHAPITRE III

La formation du conseiller à la sécurité

Art. 7. 1. Le certificat de formation prévu par les articles 4 et 5 de la loi du 24 décembre 1999 précitée est délivré sur le vu d'un procès-verbal attestant la réussite par l'intéressé d'un examen portant sur les matières énumérées à l'Annexe II de la directive 96/35/CE précitée.

Le certificat correspond au modèle prévu par l'Annexe III de cette directive.

Il a une durée de validité de cinq ans.

2. Le conseiller à la sécurité d'une entreprise tombant sous le champ d'application du règlement grand-ducal du 29 octobre 1990 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants doit être titulaire du certificat de formation visé au paragraphe 1. ci-avant, sans préjudice des exigences de qualification en radioprotection des personnes chargées du contrôle physique et de l'exécution des mesures nécessaires pour assurer le respect des conditions d'autorisation et des prescriptions dudit règlement grand-ducal.

Art. 8. Pour être admis à l'examen en vue de l'obtention ou du renouvellement du certificat de formation le candidat doit en faire la demande écrite au ministre, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce.

Le candidat doit justifier en outre

- avoir sa résidence normale au Grand-Duché ou y avoir élu son domicile ou être partie à un contrat de louage de service avec une entreprise qui soit tombe sous le champ d'application de la loi du 24 décembre 1999 précitée, soit est autorisée à exercer les activités de conseiller à la sécurité pour compte de tiers;
- avoir suivi une formation d'au moins 35 heures qui est enseignée sous la responsabilité de la Chambre de Commerce et dont le programme des matières est arrêté par le ministre sur base des exigences de l'Annexe II de la directive 96/35/CE précitée avec l'objectif de fournir au candidat notamment des connaissances suffisantes des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses, des dispositions légales relatives aux modes de transport concernés et des tâches définies au paragraphe 2. de l'article 4.

Cette justification est rapportée par la production des pièces suivantes:

a) un certificat de résidence attestant sa résidence normale au Luxembourg

ou

un certificat d'un chef d'entreprise attestant un contrat de louage de service avec son entreprise lorsque celle-ci tombe sous le champ d'application de la loi du 24 décembre 1999 précitée

ou

un certificat d'un chef d'entreprise attestant un contrat de louage de service avec son entreprise qui est autorisée à exercer les fonctions de conseiller à la sécurité à titre indépendant;

b) une attestation de la Chambre de Commerce certifiant une participation à au moins 35 heures de formation portant sur les matières énumérées à l'article 9.

Lorsque le candidat justifie être autorisé à exercer au Grand-Duché de Luxembourg l'activité de conseiller à la sécurité à titre indépendant ou en avoir introduit la demande, la production des documents sous a) n'est pas requise.

La langue véhiculaire de la formation et de l'examen est le français.

Art. 9. La formation dont question à l'article 8 porte sur les matières suivantes:

- 1) aperçu général sur les caractéristiques et les dangers des matières dangereuses ainsi que sur les mesures de prévention et de sécurité tels que rejets opérationnels ou accidentels de substances polluantes, connaissance des principales causes d'accident et des différents types de conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses, comportement en cas de sinistre et premier secours;
- 2) aperçu sur les prescriptions légales générales applicables au transport de marchandises dangereuses, telles que classification et identification des marchandises dangereuses, inscriptions et étiquetage, signalisation de danger des véhicules et des marchandises transportées;
- 3) équipement technique des véhicules et manutention des marchandises dangereuses et notamment conditions générales d'emballage, y compris les citernes et les conteneurs-citernes, mode d'envoi et restrictions d'expédition, interdictions et précautions de chargement en commun, limitation des quantités transportées, manutention et arrimage, nettoyage et dégazage après déchargement;
- 4) conditions d'expédition et prescriptions à observer en cours de route concernant notamment les documents de bord et mentions spéciales à y inscrire, la formation professionnelle du personnel de conduite, les règles de circulation et de stationnement;
- 5) obligations et responsabilités en relation avec le transport de marchandises dangereuses par route, par rail et par voie navigable.

Art. 10. L'examen porte sur les sujets traités dans le cadre de la formation et repris à l'article 9. Il comporte des épreuves écrites, complétées, le cas échéant, par une ou des épreuves orales; il peut comporter aussi des épreuves pratiques dans les matières sous 1) et 3) dudit article 9.

Le ministre décide de l'admissibilité des candidats à l'examen et il peut notamment dispenser un candidat de l'obligation de suivre en tout ou en partie l'instruction préparatoire.

Art. 11. 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 et sur la dispense partielle ou totale des candidats d'assister aux cours de l'instruction préparatoire;
- elle est chargée de la réception des examens 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 les demandes en reconnaissance par les autorités luxembourgeoises des certificats de formation établis par les autorités nationales d'un autre Etat membre de la Communauté Européenne.

2. La commission d'examen se compose de

- deux représentants du ministre ayant les Transports dans ses attributions;
- un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- un représentant proposé par la Chambre de commerce;
- un représentant proposé par la Chambre des métiers.

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

La Commission est assistée par un secrétaire.

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

Le président et les membres de la commission d'examen ainsi que le secrétaire sont nommés par le ministre.

4. La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Ses avis et décisions doivent être motivés. Ses décisions sont sans recours.

Les membres de la commission ne peuvent prendre part ni aux examens ni à l'émission des avis prévus au premier paragraphe, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Art. 12. 1. La décision de réussite à l'examen 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, tout note finale supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

2. A réussi l'examen 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.

Est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu une moyenne générale supérieure ou égale à 30 points, et qui a eu au plus deux notes finales insuffisantes.

A échoué le candidat qui a obtenu une moyenne générale inférieure à 30 points ou qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes, ou qui a obtenu au moins une note insuffisante à l'épreuve supplémentaire.

3. En cas d'échec, le candidat refusé doit attendre la prochaine session pour se présenter. Pour être réadmis à l'examen, le candidat directement refusé doit justifier avoir assisté aux cours de l'instruction préparatoire portant sur toutes les matières. Le candidat refusé à la suite de notes insuffisantes obtenues aux épreuves supplémentaires doit justifier avoir assisté aux cours correspondant aux matières de ces épreuves.

4. Après quatre échecs totaux ou partiels, le candidat est définitivement éliminé.

Art. 13. La décision d'admissibilité des candidats à l'examen intervient sur avis de la commission d'examen.

Sur avis favorable de la commission un candidat peut être dispensé de l'obligation de suivre en tout ou en partie les cours de formation prévus à l'article 9.

Cette dispense peut être accordée, notamment lorsque

- soit le candidat est titulaire du certificat de formation ADR qui est prévu par l'article 21 modifié du règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses,
- soit il est titulaire de l'attestation qui est délivrée en vertu du Règlement modifié pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin repris dans l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 portant publication d'un nouveau règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle, tel qu'il a été modifié et complété par la suite,

et qu'il rapporte la preuve d'une expérience pluriannuelle et de connaissances suffisantes dans la ou les matières de l'instruction dont il sollicite la dispense.

Art. 14. Le certificat de formation peut être prorogé ou renouvelé pour de nouveaux termes consécutifs de cinq ans à condition que le titulaire ait réussi un examen de contrôle. La participation à un cours complémentaire d'au moins 24 heures est facultative en vue de l'admission à l'examen de contrôle.

Les demandes en prorogation ou en renouvellement d'un certificat de formation doivent être accompagnées de l'un des documents repris sous a) du troisième alinéa de l'article 8 ainsi que d'une copie certifiée conforme du certificat à proroger ou à renouveler. Lorsque l'intéressé s'est soumis à l'examen de contrôle son certificat est prorogé ou renouvelé à condition que le candidat ait réussi cet examen. Une attestation de la Chambre de Commerce certifiant que l'intéressé a assisté au cours complémentaire précité est requise au cas où celui-ci ne s'est pas présenté à l'examen de contrôle.

Art. 15. Le certificat de formation établi par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union Européenne conformément aux dispositions de la directive 96/35/CE précitée est reconnu au Grand-Duché de Luxembourg dans les limites des restrictions et conditions de validité qui y sont, le cas échéant, inscrites.

Le ministre est compétent pour enregistrer ces certificats de formation qui sont susceptibles de prorogation ou de renouvellement dans les mêmes conditions que les certificats luxembourgeois, à condition que leurs titulaires répondent à l'une des conditions de la lettre a) du troisième alinéa de l'article 8.

CHAPITRE IV

Dispositions finales

Art. 16. Les infractions aux prescriptions des articles 4, 5 et 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 17. Les décisions du ministre en matière de retrait du certificat de formation prévu par l'article 7 ou de refus d'octroi ou de renouvellement de ce certificat interviennent suivant les modalités et dans les formes prévues par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes.

La Commission prévue à l'article 11 est chargée de l'instruction des dossiers en cause. Elle a pour mission d'entendre l'intéressé et d'émettre un avis motivé sur la décision ministérielle à intervenir.

Art. 18. Notre Ministre des Transports, 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 grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Château de Fischbach, le 24 décembre 1999

Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
HENRI
Grand-Duc héritier

Le Ministre des Transports,
Henri GRETHEN

Le Ministre de la Justice,
Luc FRIEDEN

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel WOLTER

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, modifié par celui du 3 mars 2004, du 1 mars 2007 et du 23 février 2008

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

Vu l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957, approuvé par la loi du 23 avril 1970 et le Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'ADR du 28 octobre 1993, approuvé par la loi du 24 juillet 1995;

Vu les Annexes A et B de l'ADR, telles qu'elles ont été modifiées et complétées dans la suite;

Vu 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 qu'elle a été modifiée par les directives 2000/61/CE et 2001/7/CE;

Vu la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports des marchandises dangereuses par route, *telle qu'elle a été modifiée par la directive 2001/26/CE*;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu 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, telle qu'elle a été modifiée dans la suite;

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 le règlement grand-ducal du 14 décembre 2000 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants;

Vu 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;

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

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, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre de l'Intérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

CHAPITRE 1er:

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 m³ (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 m³;
- 18) «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) d'au plus 3m³ 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;

Section 1. 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 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'examen 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 défauts 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 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 chargement 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 m³, les conducteurs de véhicules-batterie d'une capacité totale supérieure à 1 m³ 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 m³ 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 modifié 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 I, 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 des 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 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 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 prévoit, 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 rétro réfléchissante 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 rétro réfléchissants 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 contrôles 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 oranges 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 matière 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.

Le Ministre des Transports,
Henri GRETHEN

Le Ministre des Finances,
Jean-Claude JUNCKER

Le Ministre de la Justice,
Luc FRIEDEN

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel WOLTER

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. de 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:

<i>Numéro ONU et désignation</i>	<i>Classe</i>	<i>Code de classification</i>	<i>Groupe d'emballage</i>	<i>Code- citerne</i>	<i>Dispositions spéciales</i>

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 intempêtif;
- e) exigence d'échelle(s), de passerelle(s) et de balustrades(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 résultant 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 chargement ⁽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 transportés contrôlé infraction relevée sans objet
20. Dispositions relatives au mode de transport (en vrac, 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 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 II
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 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. Autorité/agent ayant effectué le contrôle

ANNEXE II c)

**MODELE DE FORMULAIRE
POUR L'ELABORATION DU RAPPORT A ADRESSER A LA COMMISSION
CONCERNANT LES INFRACTIONS ET LES SANCTIONS**

Pays Année

Contrôle des transports de marchandises dangereuses par route

		<i>Lieu d'immatriculation des véhicules (1)</i>			
		<i>Pays où a lieu le contrôle</i>	<i>Autre Etat membre de l'UE</i>	<i>Pays tiers</i>	<i>Nombre total</i>
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 catégorie 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.

Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 portant application

- **de la directive modifiée 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 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route**
- **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**

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 le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 portant exécution et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu la directive du Conseil No 88/599/CEE 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 telle qu'elle a été modifiée dans la suite;

Vu la directive No 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 dans la suite;

Vu la directive No 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 qu'elle a été modifiée dans la suite;

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

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

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 de l'Intérieur, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi;

Arrêtons:

Art. 1er. Il est institué une Commission de coordination des actions prévues par les dispositions de la directive 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 et de la directive No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, dénommée ci-après «Commission».

Art. 2. La Commission coordonne les actions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des Douanes et Accises chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, au règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Elle prend également en compte les contrôles de l'Inspection du Travail et des Mines.

La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre approprié de contrôles techniques routiers 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 dans la Communauté qui sont effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule, tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Art. 3. La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 2 en vue de la transmission à la Commission Européenne des informations prévues à l'article 16 du règlement (CEE) No 3820/85 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ainsi que, sous forme de rapports biannuels, celles qui lui sont communiquées par l'organisme de contrôle en application de l'article 41 modifié du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Elle veille en outre qu'en cas de déféctuosité grave ou de non-conformité technique manifeste constatée lors d'un contrôle technique routier, notamment en cas de perforation double d'une case du rapport de contrôle, les autorités compétentes du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule aient communication du rapport afférent ou qu'en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de déféctuosité grave ou de non-conformité manifeste d'un véhicule immatriculé au Luxembourg constatée lors d'un contrôle technique routier celles-ci soient averties des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou le détenteur de ce véhicule.

Art. 4. La Commission se compose de deux représentants du Ministère des Transports, d'un représentant de la Police grand-ducale, d'un représentant de l'Administration des Douanes et Accises et d'un représentant de l'Inspection du Travail et des Mines.

Art. 5. La présidence de la Commission est assumée par l'un des deux représentants du Ministère des Transports désigné à cette fin par le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions. Le secrétariat de la Commission est assuré par un fonctionnaire désigné à cette fin dans la forme qui précède.

Art. 6. Le règlement grand-ducal du 26 août 1993 portant application de la directive 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 est abrogé.

Art. 7. Les membres de la Commission bénéficient d'une indemnité dont le montant est fixé par le Conseil de Gouvernement.

Art. 8. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 31 janvier 2003

HENRI

Le Ministre des Transports,
Henri GRETHEN

Le Ministre des Finances,
Jean-Claude JUNCKER

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel WOLTER

Le Ministre du Travail et de l'Emploi,
François BILTGEN

Règlement ministériel du 29 avril 1986 sur l'agrément des installateurs et l'établissement des documents prévus pour la mise en circulation de véhicules automoteurs utilisant comme carburant des gaz de pétrole liquéfiés

Le Ministre des Transports,

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 le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs;

La Chambre des Métiers entendue en son avis;

Arrête:

Art. 1er. Sont seuls autorisés à procéder à l'installation d'un système LPG dans un véhicule automoteur les installateurs agréés à ces fins par le membre du Gouvernement qui a les transports routiers dans ses attributions.

Les essais, épreuves et contrôles prévus par le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs ainsi que les transformations et réparations d'un système LPG doivent de même être effectués par des installateurs agréés.

Art. 2. L'agrément est délivré sur l'avis de l'organisme chargé du contrôle technique des véhicules automoteurs et de leurs remorques.

Il est valable pour cinq ans et il peut être renouvelé dans les conditions de l'alinéa premier du présent article.

Art. 3. Peuvent être agréées aux fins de l'article 1er les entreprises artisanales autorisées, en application de la législation déterminant les conditions d'accès et d'exercice de certaines professions ainsi que celles de la constitution et de la gestion d'entreprises, à exploiter un atelier de carrossier ou un garage avec atelier de réparation, de même que celles qui sont détentrices d'un agrément gouvernemental spécifique portant sur l'exercice de travaux de montage d'installation à gaz sur les véhicules automoteurs.

Art. 4. Les opérations d'installation, de transformation, de réparation et de vérification d'un système LPG ne peuvent être effectuées que par les personnes sur lesquelles repose la qualification professionnelle de l'entreprise agréée, en vertu de l'article 3, ou par des personnes, occupées dans une entreprise agréée, qui détiennent un certificat d'aptitude professionnelle (CATP) dans le métier de carrossier ou de mécanicien d'autos ou un diplôme reconnu équivalent. Ces personnes doivent en outre avoir suivi une instruction spéciale requise pour l'exécution, selon les règles de l'art, des travaux visés par le présent règlement.

Cette instruction qui s'étend sur une durée minimale de six heures est organisée par la Chambre des Métiers et la Société Nationale de Contrôle Technique. L'enseignement porte sur l'application de la réglementation technique relative aux équipements LPG, telle qu'elle est reprise dans le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 précité.

Art. 5. En vue de leur agrément, les installateurs doivent justifier disposer d'un atelier équipé pour effectuer les opérations prévues et notamment d'un détecteur de gaz LPG et d'une installation à air comprimé d'au moins 10 bar.

Les installations servant à l'exécution des opérations font l'objet d'une réception par l'organisme de contrôle technique des véhicules.

Art. 6. L'agrément peut être retiré et son renouvellement peut être refusé par le membre du Gouvernement qui a les transports routiers dans ses attributions, si une des conditions du présent règlement n'est plus remplie ou qu'une opération d'installation, de vérification, de transformation ou de réparation n'a pas été effectuée avec les soins requis par la sécurité du système ou a été effectuée en non-conformité des dispositions du règlement grand-ducal du 10 avril 1986 précité.

Art. 7. L'attestation à délivrer par l'installateur agréé en vertu de l'article 42 du règlement grand-ducal du 10 avril 1986 précité doit être conforme au modèle reproduit en annexe du présent règlement qui en fait partie intégrante.

Art. 8. Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 1er juin 1986.

Luxembourg, le 29 avril 1986.

Le Ministre des Transports,
Marcel SCHLECHTER