



Guide pour la mise en œuvre de :

- **l'Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR)**
- **l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)**

(Guide de mise en œuvre SDR/ADR)

ASTRA-D-3DB23401/320

État le 8 octobre 2023

Téléchargement

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/vehicules/marchandises-dangereuses/adresses-et-moyens-auxiliaires.html>



Le présent guide a été établi par le **Groupe des spécialistes des marchandises dangereuses des autorités d'exécution (GSE)**.

Autres liens concernant les marchandises dangereuses :

Office fédéral des routes OFROU

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/vehicules/marchandises-dangereuses.html>

Composition du groupe GSE:

- Olivier Raemy (OFROU, présidence)
- Ercole Falà (OFROU)
- Beat Schmied (OFROU)
- Valérie Blanchard (OFROU)
- Claude Despont (OFT)
- Olivier Kuster (BLA, OCRNA)
- Dario Bonfiglio (OFDF)
- Florence Coquoz (OFDF)
- Melanie Frey (OFDF)
- Frank Koch (IFSN)
- Isabel Sierra (IFSN)
- Jonas Barmettler (Sécurité chimique LU, GT des conseillers à la sécurité)
- George Purtscheller (SAN BE, asa)
- Michele Parravicini (SAN TI)
- Tina Fabienne Cosandier (asa)
- Benedikt Bienz (CCCS, groupe des marchandises dangereuses)
- Ivo Haldemann (Police cantonale BE)
- Christoph Kälin (Police cantonale ZH)
- Frédéric Petignat (Police cantonale JU)
- Cédric Schluchter (Police cantonale TI)
- Laurent Tardivel (Police cantonale GE)
- Virgine Eppner (Police cantonale NE)
- Sascha Zürcher (Police cantonale SG)
- André Gloor (Police municipale Lausanne)

Table des matières

Préface	5
Tâches du GSE	5
Remarques préliminaires	6
Thèmes ayant conduit à des conclusions de la part du GSE	6
Partie 1 : ADR Dispositions générales	6
1. Exemptions (1.1.3)	6
1.1. Principes concernant les exemptions	6
1.1.1. Exemptions de l'ADR qui s'appliquent aux véhicules même s'ils ne transportent pas de marchandises dangereuses	7
1.1.2. Exemptions pour les particuliers et pour les machines et matériels	7
1.1.2.1. Champ d'application du 1.1.3.1 a)	7
1.1.2.2. Marchandises dangereuses comme bagages à main dans les TP	8
1.1.2.3. Champ d'application pour les marchandises dangereuses dans des machines et appareils, anciennement exemption 1.1.3.1 b)	8
1.1.2.4. Pas de liberté de choix entre les DS 301/672 et la DS 363	9
1.1.3. Possibilité de combiner certaines exemptions entre elles, p. ex. les différentes lettres des exemptions du 1.1.3.1 peuvent se combiner entre elles ou également avec l'exemption 1.1.3.6	9
1.1.4. Quantité de réserve pour les bidons de combustibles	10
1.1.5. Transport de marchandises exemptées et non exemptées	10
1.2. Exemptions spécifiques	10
1.2.1. Exemption des véhicules et de leurs installations avec des gaz ou liquides inflammables	10
1.2.1.1. Champ d'application du 1.1.3.2 a) et e) et 1.1.3.3 a)	10
1.2.1.2. Champ d'application des véhicules en tant que chargement (DS 666 et 669)	10
1.2.2. Champ d'application de l'exemption de la disposition spéciale 363	11
1.2.3. Relation entre la disposition spéciale 363 et les exemptions 1.1.3.2 a) et e) et 1.1.3.3 a) pour les équipements	12
1.2.4. Exemption pour réservoirs fixes de stockage, vides, non nettoyés, 1.1.3.1 f)	12
1.3. Exemples d'applications des exemptions	14
1.3.1. Remorque chargée d'une motopompe et de jerricans	14
1.3.2. Exemple du groupe électrogène sur véhicule avec 2000 l de carburant et la disposition spéciale 363	14
1.3.3. Le rapatriement au cours d'un dépannage de produits dangereux est possible selon le 1.1.3.1 c)	14
1.3.4. Scie à moteur et jerrican d'essence transportés dans un véhicule	15
1.3.5. Remorque sur laquelle est chargée une installation de chauffage mobile (et un GRV)	15
1.3.6. Conteneurs-citernes de chantier (CCC) et exemptions	15
1.3.7. Applicabilité de l'exemption 1.1.3.6 en cas d'apposition non exigée des panneaux orange	16
1.3.8. Exemption 1.1.3.1 c) et limitation à 450 litres par emballage	16
2. Restriction de circulation édictée par les autorités compétentes	17
2.1. Restrictions de circulation dans les tunnels	17
2.1.1. Restriction de circulation dans les tunnels pour les LQ	17
2.1.2. Restriction de circulation en cas de chargement mixte avec code de restriction en tunnels (—)	17
Partie 5 : Procédures d'expédition	18
3. Plaques-étiquettes et panneaux orange	18

3.1.	Panneaux orange.....	18
3.1.1.	Fixation des panneaux orange.....	18
4.	Documentation.....	18
4.1.	Renseignements généraux qui doivent figurer dans le document de transport.....	18
4.1.1.	Quantité totale selon 5.4.1.1.1 f) ADR.....	18
Partie 7 ADR: Dispositions pour le transport, le chargement, le déchargement et la manutention.....		18
5.	Types de transports.....	18
5.1.	Dispositions pour le transport en vrac 7.3 ADR.....	18
5.1.1.	Colis en vrac.....	18
5.2.	Dispositions pour le transport en citernes 7.4 ADR.....	19
5.2.1.	Combinaison de véhicules (train routier).....	19
5.3.	Dispositions pour le chargement, le déchargement et la manutention 7.5 ADR.....	20
5.3.1.	Disposition spéciale CV 36.....	20
Dispositions nationales.....		21
6.	OCR, OETV et SDR.....	21
6.1.	Consommation d'alcool (OCR).....	21
6.2.	Extincteurs (OETV).....	21
6.3.	Transport de marchandises dangereuses à pied (SDR).....	22
6.4.	Formation conformément au chapitre 1.3 de l'ADR pour les exemptions prévues aux 8.2.1.7.2 et 8.2.1.8 de l'appendice 1 de la SDR.....	22
Tableau de concordance.....		24
Appendice 1.....		25

Préface

À cause de la complexité du droit des marchandises dangereuses qui présente diverses interfaces avec d'autres domaines juridiques comme l'environnement, le travail etc., il est important de disposer d'un réseau bien établi entre les autorités. Bien qu'il existe déjà quelques organisations qui s'occupent de la thématique des transports de marchandises dangereuses il n'existe pas encore de groupement qui facilite l'existence d'un réseau bien établi avec les autres groupes de travail et qui soutient les intérêts des autorités. Cela devient particulièrement évident si l'on considère les hésitations dans les interprétations de l'ensemble de règles ou aussi avec la recherche active de la part des tribunaux de connaissances techniques dans le domaine.

Pour cette raison, la première réunion du Groupe des spécialistes des marchandises dangereuses des autorités d'exécution (GSE) a eu lieu le 31 janvier 2012 en présence de représentants de l'asa, de différents corps de polices, du sous-groupe des autorités en charge des conseillers à la sécurité¹, de l'EGI², des autorités douanières, du DDPS et de l'OFROU. Elle a été complétée plus tard avec les représentants de l'OFT et de l'IFSN.

Tâches du GSE

Les participants du groupe de travail sont des représentants d'autorités qui s'occupent des dispositions des marchandises dangereuses. Ils forment l'interface entre les différentes autorités et d'autres groupes de travail officiels et veillent à la communication des informations correspondantes et à la coopération avec ceux-ci.

- Le groupe de travail traite des questions suivantes :
 - Interprétation du droit en vigueur : obtenir une interprétation uniforme des dispositions du droit des marchandises dangereuses sujettes à des interprétations divergentes.
 - Développement ultérieur du droit existant : contributions de la part des autorités d'exécution, évaluation des propositions de l'OFROU par les autorités d'exécution.
 - Adaptations légales : informations précoces des autorités d'exécution sur les changements de droit au niveau international (vastes adaptations tous les 2 ans).
 - Contact et échange de vues institutionnalisés entre les différentes organisations administratives en charge du droit des marchandises dangereuses, reconnaissance des synergies possibles et des connaissances spéciales respectives.
 - Approbation et institutionnalisation des constatations d'autres autorités d'exécution actives dans le secteur du droit des marchandises dangereuses. Publication de ces décisions.

¹ Le sous-groupe est devenu le groupe de travail « Arbeitsgruppe Erfa GGBV » en 2023.

² EGI : Inspection fédérale des marchandises dangereuses. Avec l'introduction de l'ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD, RS 930.111.4) l'EGI a été dissoute et une partie de ses activités ont été transférées dans la filiale Swiss TS de la SVTI. Swiss TS s'appelle aujourd'hui Swiss Safety Center AG.

Le groupe de travail travaille indépendamment. Les thèmes sont apportés par le groupe de travail lui-même ou par d'autres groupes d'autorités existants. L'intégration de toutes les régions linguistiques est encouragée si possible. Les constatations/explications sont publiées sur le site Internet de l'OFROU.

Remarques préliminaires

Les thèmes du groupe de travail sont complétés de manière continue et l'avis des autorités est fixé dans des conclusions. La présente forme de guide a été choisie comme moyen pour la publication car elle permet des adaptations flexibles.

Le guide de mise en œuvre sert d'aide à l'exécution pour la mise en œuvre de la SDR³ et de l'ADR⁴ et explique les dispositions correspondantes relatives aux marchandises dangereuses. Il doit garantir l'application uniforme par les autorités concernées et donc promouvoir une égalité et une sécurité juridiques aussi grandes que possible. Bien évidemment, il ne saurait entrer dans le détail de chaque cas particulier, mais se propose plutôt d'exposer et de concrétiser les principes de la SDR et de l'ADR de manière à en permettre la transposition dans les diverses situations concrètes.

Cette aide à l'exécution doit permettre en premier lieu aux autorités d'exécution, mais également à l'économie concernée et à toutes les autres personnes intéressées, de s'orienter par rapport aux textes de l'ordonnance. Elle ne revêt aucune force juridique.

Jusqu'à présent, les thèmes suivants ont donné lieu à des conclusions :

Thèmes ayant conduit à des conclusions de la part du GSE

1. Partie 1 : ADR Dispositions générales

1. Exemptions (1.1.3)

1.1. Principes concernant les exemptions

Indépendamment du but du transport, certaines exemptions sont toujours applicables. Elles ne sont pas affectées par d'autres exemptions et peuvent être appliquées ensemble. Elles sont également indépendantes du chargement transporté (marchandises dangereuses ou non dangereuses). C.à.d. qu'elles sont également applicables en présence de marchandises dangereuses non exemptées. Ainsi par exemple la dérogation 1.1.3.3 a) est applicable à tout véhicule à moteur mû par du

³ Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; RS 741.621)
<https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/685/fr>

⁴ Accord du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR ; RS 0.741.621)
http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_741_621.html

combustible liquide. Outre celle du 1.1.3.3 a) on retrouve des exemptions semblables au 1.1.3.1 a), d) à f), 1.1.3.2 a), d) et e), 1.1.3.7 a) et b), DS 291, 363 et 672. Ainsi le conducteur d'une unité de transport chargée de marchandises dangereuses est autorisé à transporter des marchandises dangereuses exemptées selon le 1.1.3.1 a) pour son usage personnel ou domestique.

1.1.1. Exemptions de l'ADR qui s'appliquent aux véhicules même s'ils ne transportent pas de marchandises dangereuses

Les exemptions 1.1.3.2 a), d) et e), 1.1.3.3 a), 1.1.3.7 a) et b) permettent l'utilisation de véhicules sans pour autant que ceux-ci et leurs équipements soient soumis aux dispositions de l'ADR. Le préalable aux exemptions des véhicules et de leurs équipements est que la sécurité soit assurée par d'autres législations et qu'ils aient été admis en conséquence par les autorités.

1.1.2. Exemptions pour les particuliers et pour les machines et matériels

La disposition 1.1.3.1 a) et les dispositions spéciales 363 et 672 comportent d'autres exemptions qui reposent sur la même base que celles pour les véhicules.

1.1.2.1. Champ d'application du 1.1.3.1 a)

Contrôles périodiques :

Pour pouvoir être transportées selon l'exemption 1.1.3.1 a), les marchandises dangereuses doivent être conditionnées pour la vente au détail. Les emballages utilisés doivent remplir les exigences des normes qui leur sont applicables. Dans la mesure où des contrôles périodiques sont prescrits, ceux-ci doivent être satisfaits lors de la remise au particulier. Les contrôles périodiques et intermédiaires prescrits pour certains emballages (p. ex. récipients à gaz) conçus pour le transport de marchandises dangereuses doivent être effectués par un organisme d'évaluation de la conformité (OEC) au sens de l'OCMD.

Lorsque ces conditions sont remplies, on donne pour entendu que les colis achetés au détail et transportés par la suite présentent un niveau de sécurité suffisant. Les autres dispositions de l'ADR ne sont pas applicables. Lors du transport, les prescriptions concernant l'arrimage du chargement, selon lesquelles le chargement ne doit notamment mettre personne en danger, restent cependant toujours valables indépendamment d'éventuelles exemptions (art. 30 LCR). Cela inclut par exemple aussi la fermeture des robinets et la pose d'éventuels bouchons de protection. Les récipients à pression sont souvent détenus par des particuliers pendant une longue période, de sorte que le délai d'épreuve prescrit peut être dépassé. L'ADR ne prévoit pas de prescriptions de contrôle particulières à cet égard. En outre, le transport vers

le lieu de contrôle ou d'élimination, y compris tous les transports intermédiaires (p. ex. vers le distributeur de gaz), peut être effectué après l'expiration de la date du contrôle, même si aucune exemption n'est applicable (4.1.6.10 ADR).

Taille des récipients :

L'exemption 1.1.3.1 a) pour les particuliers énumère, d'une part, les marchandises conditionnées pour la vente au détail et, d'autre part, les récipients pour liquides inflammables qui peuvent être remplis par des particuliers. La taille des emballages pour la vente au détail est limitée en fonction de l'offre du commerce ainsi que de l'exclusion des GRV, etc. dans la dernière phrase de l'exemption 1.1.3.1 a). En revanche, aucune taille maximale n'est imposée pour les récipients rechargeables et il n'y a pas non plus d'exclusion pour les grands emballages. Pour le contenu, la quantité totale par récipient est limitée à 60 litres. Par conséquent, un fût d'une capacité de 200 litres, par exemple, est également couvert par l'exemption s'il est rempli au maximum de 60 litres de liquide inflammable.

L'exemption selon le 1.1.3.1 a) est applicable dans les limites du 1.1.3.1 let. a appendice 1 SDR.

1.1.2.2. Marchandises dangereuses comme bagages à main dans les TP

Dans les TP, les prescriptions de la SDR et de l'ADR s'appliquent également aux bus de ligne selon l'horaire, mais pas aux trains et aux trams (RID). Conformément aux art. 62 et 63 al. 1a de l'Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV), les entreprises de transport peuvent régler dans leurs tarifs ce qui peut être emporté comme bagage à main, dans la mesure où cela n'est pas interdit par la SDR. En principe, une bouteille de gaz (n° ONU 1965) ou de l'essence (n° ONU 1203) peuvent donc être transportés.

Dans les bus de ligne, les passagers peuvent être considérés comme des particuliers effectuant le transport et bénéficiant ainsi du 1.1.3.1 let. a appendice 1 SDR. Les passagers décident eux-mêmes de l'endroit où ils montent et descendent, sans que le chauffeur de bus ne puisse avoir une vue d'ensemble. Les quantités autorisées par passager sont déterminées par les entreprises de transport.

1.1.2.3. Champ d'application pour les marchandises dangereuses dans des machines et appareils, anciennement exemption 1.1.3.1 b)

Avec l'ADR 2019, l'exemption 1.1.3.1 b) pour les marchandises dangereuses dans les machines et les appareils a été abrogée, respectivement réglementée d'une nouvelle façon. En vertu de la disposition spéciale 301, les machines et appareils contenant des marchandises dangereuses en quantités qui ne dépassent pas celles

prévues au chapitre 3.4 (LQ), sont affectés au n° ONU 3363, et au-dessus de cette quantité ils sont affectés aux n° ONU spécifiques 3537 à 3548. Il est entendu que les machines et les appareils sont soumis à des règles de sécurité qui figurent dans des législations concernant l'utilisation de ceux-ci. Lorsqu'une loi sectorielle ne contient aucune disposition correspondante c'est l'art. 8 LSPro⁵ qui s'applique aux produits de consommation et l'absence de réglementation sectorielle des obligations consécutives à la mise sur le marché ne peut pas être interprétée comme un silence qualifié⁶.

1.1.2.4. Pas de liberté de choix entre les DS 301/672 et la DS 363

Il s'agit d'indiquer dans quelle mesure l'utilisateur peut choisir entre les deux types d'exemptions.

Des machines et des appareils qui font déjà l'objet d'une désignation officielle de transport dans le tableau A du chapitre 3.2 ne peuvent pas bénéficier de la DS 301 respectivement de la DS 672. Les machines et les appareils exemptés par d'autres dispositions, comme p. ex. conformément aux dispositions spéciales 363 ou 291, ne peuvent être transportés que selon ces exemptions.

La DS 363 vaut pour les appareils qui contiennent des liquides/combustibles inflammables (UN 3528/3530) ou du gaz inflammable (UN 3529). À travers cette attribution, une grande partie des appareils sont déjà mentionnés et les DS 301/672 ne leur sont plus applicables.

1.1.3. Possibilité de combiner certaines exemptions entre elles, p. ex. les différentes lettres des exemptions du 1.1.3.1 peuvent se combiner entre elles ou également avec l'exemption 1.1.3.6

Il s'agit de définir s'il existe une hiérarchie parmi les diverses exemptions existant dans l'ADR et dans quelle mesure certaines exemptions peuvent être combinées avec d'autres lors d'un même transport.

Pour ce qui concerne l'exemption du 1.1.3.6, elle peut être combinée avec toutes les autres de la section 1.1.3 sans que ces dernières ne soient prises en compte dans le calcul des quantités maximales admissibles selon le 1.1.3.6. Néanmoins, selon le 1.1.3.6.5 les quantités de marchandises dangereuses exemptées selon le 1.1.3.1 c) doivent toujours être prises en compte dans ce calcul.

⁵ Loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (LSPro ; RS 930.11) <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2010/347/fr>

⁶ FAQ sur la loi du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (LSPro; RS 930.11) et sur l'ordonnance du 19 mai 2010 sur la sécurité des produits (OSPro; RS 930.111) <https://www.seco.admin.ch/seco/fr/home/Arbeit/Arbeitsbedingungen/Produktsicherheit/FAQ.html>

1.1.4. Quantité de réserve pour les bidons de combustibles

Selon les cas, il est possible d'appliquer pour les jerricans les exemptions du 1.1.3.1 c), du 1.1.3.3 a) ou du 1.1.3.6.

1.1.5. Transport de marchandises exemptées et non exemptées

En principe lorsque des marchandises dangereuses remplissent les conditions d'exemption, ces marchandises dangereuses exemptées ne devraient pas être prises en compte dans les dispositions applicables à celles qui ne sont pas exemptées.

Les exemptions totales selon les 1.1.3.1 à 1.1.3.3 a), 1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.9, 1.1.3.10 et certaines dispositions spéciales du chapitre 3.3 sont toujours applicables, que des marchandises dangereuses soient transportées en vertu de ces exemptions, combinées entre elles ou avec des marchandises dangereuses non exemptées.

1.2. Exemptions spécifiques

1.2.1. Exemption des véhicules et de leurs installations avec des gaz ou liquides inflammables

1.2.1.1. Champ d'application du 1.1.3.2 a) et e) et 1.1.3.3 a)

Pour bénéficier de la dérogation pour des gaz, des combustibles liquides (la notion combustible comprend aussi des carburants) ou des systèmes de propulsion hybride qui servent au fonctionnement pendant le transport du véhicule ou de son équipement particulier, il faut également respecter les limitations en quantité. La définition « transport » s'applique en outre aux véhicules qui sont chargés avec des marchandises dangereuses, aussi bien que pour ceux qui circulent sans chargement.

1.2.1.2. Champ d'application des véhicules en tant que chargement (DS 666 et 669)

Les véhicules et leur équipement transportés comme chargement et exemptés d'après 1.1.3.2 a) ou e) ou bien 1.1.3.3 a) doivent être transportés selon le n° ONU 3166.

Les véhicules en tant que chargement sont assignés au n° ONU 3166 respectivement 3171. La propulsion peut avoir lieu au moyen de liquide inflammable, de gaz inflammable, d'énergie électrique ou de systèmes de propulsion hybride. La disposition spéciale 666 spécifie les conditions pour l'exemption de ces véhicules qui sont transportés comme chargement. Les remorques transportées en tant que chargement sont réglées de manière spécifique dans la disposition spéciale 669. Dans ce cas il existe une limitation de 500 litres pour des combustibles liquides.

Toutefois, les différents véhicules transportés comme chargement, destinés à être utilisés sur les routes ouvertes aux véhicules à moteur, ne peuvent également profiter de la DS 666 (pour des remorques, voir DS 669), que s'ils respectent les capacités des réservoirs ou la valeur d'énergie équivalente pour les systèmes de propulsion hybrides des 1.1.3.2 a) respectivement 1.1.3.3 a).

Par contre le chargement entier (tous les véhicules et autres moyens de transport transportés) n'est pas soumis selon les DS 666 et 669 à des limites de capacité ou de quantité d'énergie.

1.2.2. Champ d'application de l'exemption de la disposition spéciale 363

L'exemption selon la disposition spéciale 363 s'applique aux moteurs et machines des n° ONU 3528, 3529 et 3530 fixés à demeure sur un véhicule ainsi qu'aux machines et matériels transportés en tant que chargement. Elle s'applique à tout type de machine et de matériel utilisant pour son fonctionnement un liquide/combustible inflammable ou un gaz inflammable, et qui n'est pas destiné à être utilisé durant le transport. On peut citer comme exemples les compresseurs, groupes électrogènes, chauffages de secours, etc.

Les équipements de véhicules opérant pendant le transport sont déjà couverts par l'exemption 1.1.3.3 a) et 1.1.3.2 a) et e) et, s'ils sont transportés comme cargaison, par les dispositions spéciales 666 et 669 (n° ONU 3166). Contrairement à ces exemptions, les machines et appareils transportés en vertu de l'exemption DS 363 ne sont soumis à aucune limite de quantité.

La lettre g) de la DS 363 ADR exige que le moteur ou la machine, y compris le moyen de confinement contenant les marchandises dangereuses, soit conforme aux prescriptions de construction de l'autorité compétente du pays de fabrication. L'appendice 1 de la SDR précise que l'exemption ne s'applique qu'aux machines et appareils soumis à la LSPro.

La LSPro vise à ce que seuls des objets sûrs soient mis sur le marché. La preuve que l'objet concerné est sûr doit être apportée par des actes législatifs sectoriels correspondants. Il s'agit par exemple de l'ordonnance sur les machines (OMach ; RS 819.14).

Pour la mise sur le marché des machines, le fabricant ou son mandataire doit respecter l'exigence de l'art. 2, al. 1, let. b, OMach (art. 5 de la directive UE relative aux machines).

Les fabricants ou les personnes qui mettent en service de tels appareils doivent garantir et prouver la conformité du produit avec les exigences légales. Pour cela, il

faut d'une part une **documentation technique** comprenant tous les composants (p. ex. chauffage et réservoir de mazout), les applications, les mesures, etc. et d'autre part une **déclaration de conformité** comprenant toutes les directives applicables. Pour quelques produits, un organisme d'évaluation de la conformité est nécessaire pour prouver la conformité - pour les installations de chauffage, le fabricant peut le faire lui-même. La preuve de l'application de la DS 363 pour l'installation de chauffage (respectivement les compresseurs, groupes électrogènes) est donc donnée si les deux documents mentionnés sont disponibles.

1.2.3. Relation entre la disposition spéciale 363 et les exemptions 1.1.3.2 a) et e) et 1.1.3.3 a) pour les équipements

Il s'agit de définir pour le liquide ou le gaz inflammable, quelle exemption s'applique à quel équipement.

Les variantes suivantes sont possibles pour les équipements/machines ou moteurs :

Il peut s'agir d'une machine ou d'un matériel :

a. non prévu pour fonctionner durant le transport

Exemption applicable DS 363

n° ONU 3528, 3529 et 3530

La machine peut, soit en tant que chargement, être chargée sur un véhicule (véhicule tracteur ou remorque), soit être fixée à demeure en tant qu'équipement sur le véhicule (compresseur, chauffage, etc. ou remorque-compresseur, remorque groupe électrogène, etc.).

b. prévu pour le fonctionnement durant le transport

Exemptions applicables :

- véhicule avec équipement transporté en tant que chargement (DS 666 et DS 669 pour remorque) n° ONU 3166 et 3171
- Véhicule avec équipement non chargé (1.1.3.2 a) et e) et 1.1.3.3 a))

Ce qui est ainsi déterminant est le fait que la machine ou l'équipement du véhicule est utilisé pendant le transport ou destiné à l'utilisation pendant le transport, que ce soit pendant le trajet ou pendant un séjour nécessaire pour le transport. Pour les équipements de véhicules ou différents appareils ou machines qui sont destinés seulement à l'utilisation à destination et non durant le transport, c'est la dérogation DS 363 qui est indiquée.

Dans ces cas, les exemptions du 1.1.3 sont applicables.

1.2.4. Exemption pour réservoirs fixes de stockage, vides, non nettoyés, 1.1.3.1 f)

D'après les explications de l'organisme international compétent WP. 15 (voir le

rapport ECE/TRANS/WP.15/188 du 01.06.2006) l'exemption 1.1.3.1 f) ADR ne concerne que les réservoirs qui originellement ont été conçus pour le stockage et non pour leur transport. Les réservoirs tels que les conteneurs-citernes ne tombent pas sous le coup de cette exemption.

Il faut donc prendre en considération les distinctions suivantes :

- Un réservoir conçu pour le transport de marchandises dangereuses doit fondamentalement satisfaire les dispositions du transport de marchandises dangereuses (ADR/SDR). Lorsque celui-ci ne satisfait pas entièrement, les dispositions relatives à la construction, l'agrément et aux contrôles périodiques, il ne peut pas être transporté sous couvert de l'exemption 1.1.3.1 f) et ceci même s'il est utilisé pour le stockage.
- L'exemption s'applique à des réservoirs fixes de stockage. Il s'agit de réservoirs qui originellement n'étaient prévus que pour le stockage de marchandises dangereuses et non pour l'utilisation répétée sur plusieurs sites, et qui ne sont transportés qu'exceptionnellement, en particulier pour leur élimination.
- S'il s'agit de réservoirs dans lesquels, par conception, on entrepose régulièrement des marchandises dangereuses sur différents sites (p. ex. des installations de chauffage mobiles), le transport ne peut pas avoir lieu sous le couvert de l'exemption 1.1.3.1 f). Le transport de réservoirs non nettoyés doit avoir lieu conformément aux exigences de la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses ADR/SDR. Si celles-ci ne sont pas satisfaites le réservoir doit être nettoyé avant le transport, de sorte qu'il ne s'agisse plus de transports de marchandises dangereuses et que l'ADR/SDR ne soit plus applicable.
- Pour des conteneurs-citernes dans lesquels on stocke du carburant sur différents sites, certains allègements sont prévus par les dispositions du transport. Le déplacement de ces réservoirs vides ne peut cependant pas avoir lieu sous le couvert de l'exemption 1.1.3.1 f).

Étant donné que le réservoir fixe de stockage est destiné à une utilisation stationnaire et à un transport uniquement exceptionnel, l'exemption 1.1.3.1 f) se différencie clairement de celle du 1.1.3.3 a) ADR, du 1.1.3.6.6 appendice 1 SDR et de la DS 363 du chapitre 3.3 ADR.

Remarque : Les éléments d'installation (réservoir, bac de rétention), ainsi que l'exploitation de l'installation d'entreposage proprement dite pour les liquides pouvant polluer les eaux, sont soumis à l'article 22 de la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20). Cela signifie que l'installation, ainsi que la modification et la mise hors service (démantèlement) de telles installations doivent en principe être

notifiées au canton et, en fonction de la zone de protection des eaux, une autorisation cantonale est de plus exigée. L'application de l'exemption 1.1.3.1 f) est possible si le transporteur peut démontrer que le réservoir est utilisé comme réservoir fixe, par exemple avec la notification ou l'autorisation du canton, et si l'installation n'est pas destinée à être utilisée régulièrement sur différents sites. Des informations supplémentaires pour la manutention de réservoirs de stockage se trouvent sur le site Internet de la CCE⁷.

1.3. Exemples d'applications des exemptions

1.3.1. Remorque chargée d'une motopompe et de jerricans

Si la motopompe est transportée en tant que chargement sur la remorque, la DS 363 (n° ONU 3528) s'applique pour la motopompe mais pas pour les jerricans. Ces derniers peuvent être exemptés soit en vertu du 1.1.3.1 c) (transport accessoire à l'activité principale), soit en vertu du 1.1.3.6 (jerricans transportés pour leur approvisionnement). Dans ce dernier cas, les jerricans doivent être homologués, marqués et étiquetés.

La notion d'entreprise mentionnée dans l'exemption 1.1.3.1 c) englobe également des organismes d'État tels que la protection civile, les pompiers et la police.

1.3.2. Exemple du groupe électrogène sur véhicule avec 2000 l de carburant et la disposition spéciale 363

Le carburant liquide est uniquement destiné au fonctionnement du groupe électrogène au lieu d'utilisation (n° ONU 3528). Pour cette raison seule la DS 363 est applicable. Le véhicule (p.ex. remorque de travail) peut être transporté soit tracté par un autre véhicule ou chargé sur un véhicule porteur.

1.3.3. Le rapatriement au cours d'un dépannage de produits dangereux est possible selon le 1.1.3.1 c)

Il s'agit du rapatriement d'un mélange essence/diesel récupéré lors du dépannage d'un véhicule dont le conducteur s'est trompé de carburant lors du remplissage du réservoir.

S'agissant d'une activité accessoire d'un garage, car aucune livraison de la marchandise dangereuse n'est réalisée lors du transport, le rapatriement depuis le lieu de l'intervention vers l'atelier de produits dangereux provenant de l'intervention de l'entreprise de dépannage peut être exempté selon le 1.1.3.1 c).

⁷ CCE : Conférence des chefs des services de la protection de l'environnement de Suisse, <https://www.kvu.ch/fr/themes/stockage-de-liquides>

La même interprétation est applicable pour les entreprises de révision de citernes qui ramènent des boues de citernes depuis chez les clients dans des emballages selon le 1.1.3.6.6 d. appendice 1 SDR.

Il faut noter que l'exemption 1.1.3.1 c) ne s'applique pas à tout le monde dans l'entreprise, mais seulement à ceux qui sont en contact direct avec les marchandises dangereuses et qui ont donc une connaissance des dangers spécifiques de celles-ci.

1.3.4. Scie à moteur et jerrican d'essence transportés dans un véhicule

Le transport de la scie à moteur (n° ONU 3528) est exempté en vertu de la DS 363. Le transport du jerrican peut être exempté soit en vertu du 1.1.3.1 c) soit en vertu du 1.1.3.6.

1.3.5. Remorque sur laquelle est chargée une installation de chauffage mobile (et un GRV)

Dans le cas d'un chauffage relié à un GRV à double paroi monté de manière amovible (en tant que chargement) la DS 363 ne s'applique qu'au chauffage, excepté si le GRV est considéré comme enceinte de rétention et qu'il a été homologué avec la machine. Le GRV est transporté en tant que récipient de transport selon le 1.1.3.6 et ne doit pas être relié au chauffage pendant le transport.

Si le transport a lieu en relation avec l'activité principale de l'entreprise et que les conditions du 1.1.3.1 c) ADR sont satisfaites, la possibilité d'un transport d'un GRV est également donnée. Si la capacité dépasse 450 l il faut en plus respecter le 1.1.3.1 let. c appendice 1 SDR relatif à l'homologation.

1.3.6. Conteneurs-citernes de chantier (CCC) et exemptions

1.6.14.4 appendice 1 SDR

Au 1.6.14.4 appendice 1 SDR les CCC sont uniquement exemptés des dispositions selon le paragraphe 1.1.3.6.2 ADR. Il ne s'agit cependant pas de colis et ils ne peuvent donc pas bénéficier de toutes les exemptions du 1.1.3.6 ADR, en particulier de celles du 1.1.3.6.3 concernant les quantités maximales totales par unité de transport. Par conséquent, les calculs lors de chargements en commun avec d'autres marchandises dangereuses ne sont pas possibles.

La quantité permise dans le cadre de l'exemption du 1.6.14.4 appendice 1 SDR ne dépend pas du contenu mais est fixée directement par la capacité du réservoir. Qu'il soit vide ou plein sa capacité est la même et il ne bénéficie pas de toutes les exemptions du 1.1.3.6 ADR pour les colis. Ainsi :

- il doit être signalé conformément au chapitre 5.3;

- comme pour tout conteneur-citerne, les restrictions dans les tunnels restent applicables, ceci même si les véhicules porteurs ne sont pas signalisés;
- même dans le cas d'une citerne vide non nettoyée, la capacité de celle-ci reste la même. Par conséquent, un conteneur citerne de chantier ne peut jamais bénéficier de l'exemption des emballages vides non nettoyés de catégorie de transport 4 de l'ADR (p.ex. sans document de transport selon la lettre a. du 8.1.2.1 appendice 1 SDR).

1.1.3.1 c) ADR

L'exemption 1.1.3.1 c) ADR se réfère à la quantité maximale conformément au 1.1.3.6 ADR. Comme précisé ci-dessus, puisque les réservoirs de chantier ne sont pas des colis et que le calcul nécessaire selon le 1.1.3.6 ADR n'est pas possible, la combinaison 1.6.14.4 appendice 1 SDR avec la dérogation 1.1.3.1 c) ADR n'est pas admise.

1.3.7. Applicabilité de l'exemption 1.1.3.6 en cas d'apposition non exigée des panneaux orange

Conformément au paragraphe 1.1.3.6.2 ADR, les marchandises dangereuses peuvent être transportées selon l'exemption 1.1.3.6 ADR dans la même unité de transport sans que toutes les dispositions soient appliquées. L'exemption reste également applicable si l'unité de transport porte des panneaux orange qui ne seraient pas exigés conformément au 1.1.3.6.2 ADR et il est possible de bénéficier de tous les allègements. L'exigence de la présence des indications prescrites dans le document de transport au NOTA 1 du 5.4.1.1.1 f) reste applicable lorsqu'il est prévu d'appliquer l'exemption du 1.1.3.6.

1.3.8. Exemption 1.1.3.1 c) et limitation à 450 litres par emballage

L'exemption 1.1.3.1 c) ne peut être invoquée que si, outre la quantité maximale visée au point 1.1.3.6, la limite quantitative de 450 litres par emballage est également respectée. Contrairement à la quantité maximale selon le 1.1.3.6, qui est calculée en litres ou en kilogrammes selon le produit, la quantité autorisée concernant l'emballage doit toujours être calculée en litres pour l'exemption du 1.1.3.1 c). Il en résulte que, par exemple, 300 kg de propane du n° ONU 1965 ne dépassent pas la quantité maximale fixée sous 1.1.3.6, mais que, dans l'emballage de la dérogation 1.1.3.1 c) après calcul on a 600 litres. L'exemption 1.1.3.1 c) n'est donc pas applicable dans cet exemple en raison de la limitation par emballage.

2. Restriction de circulation édictée par les autorités compétentes

2.1 Restrictions de circulation dans les tunnels

2.1.1. Restriction de circulation dans les tunnels pour les LQ

Les restrictions de circulation dans les tunnels sont indiquées par le signal « Circulation interdite aux véhicules transportant des marchandises dangereuses » (2.10.1 ; art. 19, al. 1, OSR⁸). Celui-ci concerne tous les véhicules qui doivent être signalés conformément à la SDR ; dans les tunnels, il s'applique également à toutes les unités de transport que la SDR assimile auxdits véhicules et aux véhicules munis de la signalisation LQ (selon le 1.9.5.3.6 ADR pour les tunnels de catégorie E).

2.1.2. Restriction de circulation en cas de chargement mixte avec code de restriction en tunnels (—)

Malgré leur signalisation orange, les unités de transport ne sont pas concernées par les restrictions de circulation dans les tunnels, lorsqu'elles transportent des marchandises dangereuses avec code de restriction en tunnels (—). Le sens de la disposition est donc de classer ces matières comme étant « non dangereuses » pour le passage dans un tunnel.

En cas de transport combiné de marchandises avec un code de restriction en tunnels (—) avec d'autres marchandises qui sont soumises à un code de restriction en tunnels différent de (—) (codes de restriction en tunnels B, B1000C, B/D, B/E, C, C5000D, C/D, D/E, D ou E, chargement mixte), les autres marchandises doivent être considérées séparément. Pour ces autres marchandises dangereuses les restrictions de circulation dans les tunnels ne leur sont applicables qu'à condition qu'elles dépassent, seules, la quantité maximale totale la valeur calculée de 1000 selon le 1.1.3.6.4 ADR.

⁸ Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR ; RS 741.21) https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961_1961_1961/fr

Partie 5 : Procédures d'expédition

3. Plaques-étiquettes et panneaux orange

3.1. Panneaux orange

3.1.1. Fixation des panneaux orange

La fixation sur le pare-chocs avec une protection adéquate ou sur les parties en plastique du véhicule peut être jugée comme une fixation correcte si, selon le fabricant, la résistance aux flammes est assurée.

4. Documentation

4.1. Renseignements généraux qui doivent figurer dans le document de transport

4.1.1. Quantité totale selon 5.4.1.1.1 f) ADR

Les informations sur la quantité totale de chaque marchandise dangereuse reprises, conformément au 5.4.1.1.1 f), dans le ou les documents de transport présents à bord doivent permettre d'évaluer la quantité présente dans le véhicule à un moment donné, par exemple lors d'un contrôle. Cette interprétation figure également sur le site de la CEE-ONU concernant les interprétations de l'ADR :

<https://unece.org/fr/node/352004?accordion=0>.

La thématique des quantités variables concerne principalement les véhicules-citernes transportant des produits pétroliers. Il n'est pas nécessaire d'établir un nouveau document de transport si la quantité actuelle peut être déterminée (p. ex. lorsque des bulletins de déchargement sont présents à bord).

Partie 7 ADR: Dispositions pour le transport, le chargement, le déchargement et la manutention

5. Types de transports

5.1. Dispositions pour le transport en vrac 7.3 ADR

5.1.1. Colis en vrac

Le transport de marchandises dangereuses en vrac est permis, si au Tableau A du chapitre 3.2 apparaît en colonne (10) le code « BK » ou en colonne (17) le code « VC ». Les codes BK 1 et 2 identifient le conteneur pour vrac bâché, respectivement

fermé, construit selon le chapitre 6.11. D'après le code « VC » il est également possible d'utiliser des véhicules bâchés ou couverts, de même que des conteneurs et conteneurs pour vrac bâchés ou fermés ainsi que des véhicules et conteneurs conformes aux normes spécifiées par l'autorité compétente. Selon le 7.3.1, les exigences applicables au 7.3.2 des classes respectives s'appliquent, en complément des règles générales pour les conteneurs pour vrac selon BK et pour le transport en vrac selon VC, les dispositions supplémentaires « AP ».

La question qui se pose maintenant est celle de savoir s'il est également permis de transporter en colis (en emballage homologué, marqué et étiqueté) respectivement en emballage non homologué et non marqué, une marchandise dangereuse autorisée en vrac selon BK ou VC.

Tel que défini au paragraphe 1.2.1 ADR on entend par *transport en vrac*, « le transport de matières solides ou d'objets non emballés », ce qui n'est pas applicable au transport en colis ou emballage. Néanmoins, l'ADR mentionne aussi des emballages pour le vrac (cas des emballages au rebut, vides, non nettoyés du n° ONU 3509, du n° ONU 3291, déchet d'hôpital selon BK 2 dans des sacs ou en emballages rigides homologués et emballages vides, non nettoyés selon le 7.3.1.1 dernier paragraphe).

Le groupe des spécialistes des marchandises dangereuses des autorités d'exécution ne voit aucun risque accru si les marchandises dangereuses en vrac se trouvent placées en plus dans des emballages. Ceci à condition que toutes les conditions de transport soient satisfaites. Cela signifie, par exemple, que l'arrimage des colis prescrit au 7.5.7.1 doit être obtenu par la distribution uniforme de la charge dans le conteneur pour vrac, conteneur ou le véhicule, telle que mentionnée au 7.3.1.4. Plus précisément, cela signifie un chargement par blocage.

5.2. Dispositions pour le transport en citernes 7.4 ADR

5.2.1. Combinaison de véhicules (train routier)

Lorsqu'un conteneur-citerne de chantier (capacité >3000 l), chargé sur le véhicule tracteur, est transporté par un camion muni d'une remorque, seul le véhicule tracteur doit posséder un agrément selon la partie 9 de l'ADR. Lorsque ce même conteneur-citerne de chantier est transporté sur la remorque du train routier, la remorque doit également posséder un agrément. Autrement dit, dans le second cas, le véhicule tracteur ainsi que la remorque doivent posséder un agrément. Cet agrément doit correspondre pour les deux parties (véhicule et remorque) à celui indiqué dans la colonne 14 du tableau A du 3.2 ADR (AT). En effet, la note explicative pour la colonne 14 (3.2.1 ADR) indique clairement que le code indiquant le véhicule à utiliser est également valable pour le véhicule tracteur. En outre, la hiérarchie est indiquée au

7.4.2 ADR : par exemple, un véhicule FL peut être utilisé lorsqu'un véhicule AT est prescrit.

5.3. Dispositions pour le chargement, le déchargement et la manutention 7.5 ADR

5.3.1. Disposition spéciale CV 36

En vertu de la disposition spéciale CV 36, les véhicules non découverts ou non ventilés peuvent également être utilisés si un marquage est apposé aux portes de chargement (ATTENTION – ESPACE CONFINÉ – OUVRIR AVEC PRÉCAUTION). Ceci n'est toutefois autorisé que si l'on empêche un échange de gaz entre le compartiment de chargement et la cabine du conducteur.

Dans le cas de transports exemptés, tels que ceux visés au 1.1.3.1 a) pour les particuliers ou au 1.1.3.1 c) pour les artisans, la CV 36 ne s'applique pas. Étant donné que les marchandises dangereuses transportées sont du chargement et que celui-ci, en vertu de l'article 30, alinéa 2, de la LCR⁹, ne doit pas gêner ni mettre des personnes en danger, la ventilation suffisante doit également être garantie, indépendamment du droit des marchandises dangereuses ou dans le cas de transports exemptés. L'article 3 de la LSPro exige, lors de la vente d'un produit d'avertir des risques qui leur sont liés, notamment par l'étiquetage et la présentation du produit, la mise en garde ou les consignes de sécurité. Les informations doivent être fournies par le fabricant ou à titre subsidiaire par l'importateur, le revendeur ou le prestataire de services. Cela est également susceptible d'être crucial pour la vente de bouteilles de gaz à des particuliers.

Le concept de ventilation du véhicule au sens de la disposition spéciale CV 36 n'est pas défini. Le Groupe est d'avis que par analogie avec la fiche "Merkblatt für die sichere Beförderung von Flüssiggasflaschen mit Fahrzeugen" de l'association faïtière "Hauptverbands der gewerblichen Berufsgenossenschaften" (BGI 590) ainsi que dans la "Deutsche Bundesarbeitsblatt TRG 280" et dans la "Merkblatt für den Transport von Gasflaschen in Kraftfahrzeugen der LABO Berlin" on peut considérer qu'une ventilation suffisante est obtenue dans les véhicules couverts lorsque les conditions suivantes sont remplies :

Les ouvertures d'aération doivent être placées diagonalement les unes par rapport aux autres et il doit y en avoir au moins l'une près du sol et l'autre près du plafond.

⁹ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr

Ces ouvertures ne doivent pas être bloquées ou obstruées par du chargement et doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- Pour les gaz liquéfiés (p.ex. n° ONU 1965), les ouvertures doivent représenter au moins un centième de la surface du sol et il doit y en avoir au moins deux d'au moins 100 cm² chacune.
- Pour les gaz comprimés (p. ex. n° ONU 1066), la surface totale de toutes les ouvertures près du sol et près du plafond doit être d'au moins 600 cm².
- Pour les gaz liquéfiés réfrigérés (p. ex. n° ONU 1073), la surface totale de toutes les ouvertures près du sol et près du plafond doit être d'au moins 900 cm².

Dispositions nationales

6. OCR, OETV et SDR

6.1. Consommation d'alcool (OCR)

L'interdiction de consommer de l'alcool lors du transport de marchandises dangereuses a été déplacée de la SDR à l'ordonnance sur la circulation routière (OCR; RS 741.11). Ainsi on se réfère à la conduite sous l'influence de l'alcool pendant le trajet à partir d'un taux d'alcool dans le sang d'au moins 0,10 ‰ ou d'une concentration d'alcool dans l'air expiré d'au moins 0,05 mg/l. Par ailleurs l'interdiction de consommer de l'alcool de l'article 2a, let. d OCR dans le cas du transport de marchandises dangereuses ne s'applique qu'aux unités de transport soumises à une signalisation, ce qui signifie que cette interdiction ne s'applique qu'aux véhicules motorisés (sans obligation de signalisation, la lettre c est applicable au transport de marchandises avec des véhicules automobiles lourds). Elle n'est pas applicable au transport de marchandises dangereuses avec des cycles ou avec des charrettes.

6.2. Extincteurs (OETV)

L'obligation de disposer d'extincteurs lors du transport de marchandises dangereuses est réglée au 8.1.4 ADR. Les exigences pour les extincteurs se trouvent dans la norme EN 3 Extincteurs portatifs, partie 7 (EN 3-7:2004 + A1:2007). Lorsqu'un extincteur est utilisé dans le transport de marchandises dangereuses en Suisse (immatriculation en Suisse) le texte du mode d'emploi dans le champ 2 doit être dans les langues officielles de la Suisse pour ce qui relève des questions de l'ADR, c.à.d.

en allemand, français et italien (voir également les Explications concernant la LAO et l'OAO¹⁰).

6.3. Transport de marchandises dangereuses à pied (SDR)

Il s'agit de déterminer si le droit des marchandises dangereuses s'applique également à une personne qui marche à pied. L'ADR régit le transport international des marchandises dangereuses par route dans les véhicules. Les véhicules selon l'ADR sont les véhicules à moteur, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques au sens de l'article 4 la Convention de Genève de 1949, qui a été remplacée par l'Accord de Vienne de 1968. Pour les transports internationaux de marchandises dangereuses entre la Suisse et les États membres de l'UE, seuls sont considérés comme véhicules les véhicules à moteur pourvus d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction qui dépasse 25 km/h et leurs remorques, ainsi que les tracteurs agricoles et forestiers et les machines de travail qui dépassent les 40 km/h.

Pour les transports nationaux dans la Suisse, l'article 1er, paragraphe 1 SDR étend le champ d'application de l'ADR aux autres moyens de transport. Ce que le terme « autres moyens de transport » signifie se déduit de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). D'après l'article 9 OETV, en Suisse, on considère comme véhicule, tous les véhicules à moteurs et véhicules sans moteurs définis dans les articles 10 à 28a OETV. En particulier, les cycles et les véhicules sans moteur tombent par conséquent également lors de transports nationaux dans le champ d'application du droit sur le transport de marchandises dangereuses. Seuls les transports nationaux réalisés sans véhicule au sens de l'OETV, c'est-à-dire à pied ou avec des moyens de transport qui ne sont pas considérés comme des véhicules, ne sont pas soumis au droit du transport de marchandises dangereuses (par exemple des engins assimilés à des véhicules d'après l'art. 1 al. 10 OCR).

6.4. Formation conformément au chapitre 1.3 de l'ADR pour les exemptions prévues aux 8.2.1.7.2 et 8.2.1.8 de l'appendice 1 de la SDR

Conformément à la section 8.2.3 de l'ADR, toutes les personnes participant au transport doivent recevoir une formation conformément au chapitre 1.3 de l'ADR, à l'exception des conducteurs titulaires d'un certificat ADR conformément à la section

¹⁰ [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/dokumente-strassenverkehr/kreisschreiben/erl-obd-obv.pdf/download.pdf/Explications%20concernant%20la%20loi%20et%20l%E2%80%99ordonnance%20sur%20les%20amendes%20d%E2%80%99ordre%20\(LAO%20et%20OAO\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/dokumente-strassenverkehr/kreisschreiben/erl-obd-obv.pdf/download.pdf/Explications%20concernant%20la%20loi%20et%20l%E2%80%99ordonnance%20sur%20les%20amendes%20d%E2%80%99ordre%20(LAO%20et%20OAO).pdf)

8.2.1 de l'ADR. L'appendice 1 de la SDR contient diverses exemptions au certificat ADR du conducteur. Pour les transports nationaux de matières de la classe 7, un certificat de formation ADR n'est pas requis si le conducteur du véhicule possède un certificat de formation SDR conformément au 8.2.1.7.2 appendice 1 SDR ou, pour les marchandises dangereuses de la classe 1, s'il possède une autorisation valable d'emploi avec mention FWB ou HA ou une autorisation valable de minage conformément au 8.2.1.8 appendice 1 SDR. Étant donné que le conducteur du véhicule suit une formation détaillée à cet effet qui doit être considérée équivalente à celle exigée dans l'ADR, les spécialistes des marchandises dangereuses estiment qu'une instruction supplémentaire conformément au chapitre 1.3 de l'ADR n'est pas nécessaire.







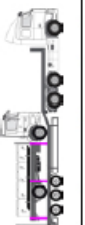

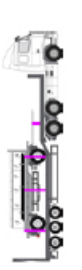
Tableau de concordance

ADR/SDR	Guide
1.1.3.1 a)	1.1., 1.1.2., 1.1.2.1., 1.1.5, 5.3.1.
1.1.3.1 let. a SDR	1.1.2.1., 1.1.2.2.
1.1.3.1 b)	1.1.2.3.
1.1.3.1 c)	1.1.3., 1.1.4., 1.1.5., 1.3.1., 1.3.3., 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6, 1.3.8., 5.3.1.
1.1.3.1 d)	1.1., 1.1.5,
1.1.3.1 e)	1.1., 1.1.5.
1.1.3.1 f)	1.1., 1.1.5., 1.2.4.
1.1.3.1 let. c SDR	1.3.5.
1.1.3.2 a), d), e)	1.1., 1.1.1., 1.1.5., 1.2.1.1., 1.2.1.2., 1.2.2., 1.2.3.
1.1.3.3 a)	1.1., 1.1.1., 1.1.4., 1.1.5., 1.2.1.1., 1.2.1.2., 1.2.2., 1.2.3., 1.2.4.
1.1.3.5	1.1.5.
1.1.3.6	1.1.3., 1.1.4., 1.3.1., 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6., 1.3.7., 1.3.8., 2.1.2.
1.1.3.6.6 let. d SDR	1.2.4., 1.3.3.
1.1.3.7 a), b)	1.1., 1.1.1., 1.1.5.
1.1.3.9	1.1.5.
1.1.3.10	1.1.5.
1.2.1	5.1.1.
1.3	6.4.
1.6.14.4 SDR	1.3.6.
1.9.5.3.6	2.1.1.
3.2.1	5.2.1.
3.3 DS 291	1.1., 1.1.2.4.
3.3 DS 301	1.1.2.3., 1.1.2.4.
3.3 DS 363	1.1., 1.1.2., 1.1.2.3., 1.1.2.4., 1.2.2., 1.2.3., 1.2.4., 1.3.1., 1.3.2., 1.3.4., 1.3.5.
3.3 DS 666 et 669	1.2.1.2., 1.2.2., 1.2.3.
3.3 DS 672	1.1., 1.1.2., 1.1.2.4.
3.4	1.1.2.3.
4.1.6.10	1.1.2.1.
5.3	1.3.6.
5.4.1.1.1 f)	1.3.7., 4.1.1.
6.11	5.1.1.
7.3	5.1., 5.1.1.
7.4.2	5.2.1.
7.5.7.1	5.1.1.
7.5.11 CV 36	5.3.1.
8.1.2.1 let. a SDR	1.3.6.
8.1.4	6.2.
8.2.1 SDR	6.4.
8.2.3	6.4.
Partie 9	5.2.1.

Appendice 1





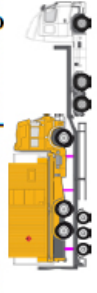
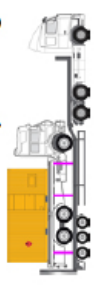


Les véhicules/équipements mus par des batteries ne sont pas mentionnés. État ADR 2017.

A – Véhicule avec propulsion ou équipement (fonctionnant pendant le transport ou prévu pour fonctionner pendant le transport)

No.			Gaz	combustible liquide	exemples
1	Propulsion (voiture automobile) sans équipement		1.1.3.2 a) - Propulsion	1.1.3.3 a) - Propulsion	Camion, voiture de tourisme à propulsion au diesel ou au gaz
2	Propulsion (voiture automobile) et équipement		1.1.3.2 a) - Propulsion + équipement	1.1.3.3 a) - Propulsion + équipement	Camion avec groupe frigorifique
3			(Propulsion comme ci-dessus et) 1.1.3.2 e) - équipement particulier	(Propulsion comme ci-dessus)	vivier sur véhicule, fonctionnant au gaz
4	équipement (sans propulsion)		1.1.3.2 a) - équipement	1.1.3.3 a) - équipement	remorque avec groupe frigorifique, à fonctionnant au diesel ou au gaz
5			1.1.3.2 e) - équipement particulier		vivier dans remorque, à fonctionnant au gaz
6	voiture automobile en tant que chargement	No. 1, 2 ou 3 en tant que chargement  	chargement: UN 3166 + DS 666	chargement: UN 3166 + DS 666	Camion avec groupe frigorifique/vivier chargé
7	remorque en tant que chargement	No. 4 ou 5 en tant que chargement  	chargement: UN 3166 + DS 669	chargement: UN 3166 + DS 669	remorque avec groupe frigorifique/vivier chargé

Les équipements/machines/appareils mus par des batteries ne sont pas mentionnés. État ADR 2017.

B – Equipement/Machine/Appareil (fonctionnement uniquement à destination. Non conçu pour un fonctionnement pendant le transport)

No.				Beispiele
1	voiture automobile avec équipement ou voiture automobile avec machine/appareil		Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - équipement UN 3529 + SV 363 - équipement UN 3530 + SV 363 - équipement	Camion avec groupe électrogène fonctionnant avec liquide ou gaz en tant qu'équipement
2			Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - machine/appareil UN 3529 + SV 363 - machine/appareil UN 3530 + SV 363 - machine/appareil	Machine chargée (Groupe électrogène)
3	remorque avec équipement ou		UN 3528 + SV 363 - équipement UN 3529 + SV 363 - équipement UN 3530 + SV 363 - équipement	remorque avec groupe électrogène fonctionnant avec liquide ou gaz en tant qu'équipement
4	remorque avec machine/appareil		UN 3528 + SV 363 - machine/appareil UN 3529 + SV 363 - machine/appareil UN 3530 + SV 363 - machine/appareil	Machine/appareil chargé (Groupe électrogène)
5	voiture automobile avec équipement en tant que chargement ou voiture automobile avec machine/appareil en tant que chargement	No. 1 en tant que chargement 	Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - équipement UN 3529 + SV 363 - équipement UN 3530 + SV 363 - équipement	Camion avec groupe électrogène fonctionnant avec liquide ou gaz en tant qu'équipement sur véhicule chargé
6		No. 2 en tant que chargement 	Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - machine/appareil UN 3529 + SV 363 - machine/appareil UN 3530 + SV 363 - machine/appareil	Camion chargé avec machine (groupe électrogène) sur véhicule chargé
7	remorque avec équipement en tant que chargement ou	No. 3 en tant que chargement 	Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - équipement UN 3529 + SV 363 - équipement UN 3530 + SV 363 - équipement	Remorque avec groupe électrogène fonctionnant avec liquide ou gaz en tant qu'équipement sur véhicule chargé
8	remorque avec machine/appareil en tant que chargement	No. 4 en tant que chargement 	Propulsion voiture automobile voir A UN 3528 + SV 363 - machine/appareil UN 3529 + SV 363 - machine/appareil UN 3530 + SV 363 - machine/appareil	Remorque chargée avec machine (groupe électrogène) sur véhicule chargé