

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
Comité des transports intérieurs

---

# ADR

---

en vigueur le 1er janvier 2009

## **Accord européen**

relatif au transport international des  
marchandises dangereuses par route

## **Volume I**



NATIONS UNIES  
New York et Genève, 2008

## NOTE

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

ECE/TRANS/202 (Vol. I)

Copyright © Nations Unies, 2008

*Tous droits réservés.*

*Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique, électrostatique, mécanique, enregistrement magnétique, photocopie ou autre, un passage quelconque de la présente publication, aux fins de vente, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation des Nations Unies.*

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.08.VIII.1

ISBN 978-92-1-239119-9

(Édition complète des 2 volumes)

*Les volumes I et II ne peuvent être vendus séparément.*

## AVANT-PROPOS

### Généralités

L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, est entré en vigueur le 29 janvier 1968. L'Accord proprement dit a été modifié par le Protocole portant amendement de l'article 14, paragraphe 3, fait à New York le 21 août 1975, qui est entré en vigueur le 19 avril 1985.

Selon l'article 2 de l'Accord, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international, mais les transports internationaux d'autres marchandises dangereuses sont autorisés si les conditions suivantes sont remplies :

- les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et
- les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause.

Toutefois, selon l'article 4, chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité en cours de route, l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses. Les Parties contractantes conservent également le droit de convenir, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, que certaines marchandises dangereuses dont l'Annexe A interdit tout transport international puissent, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs territoires, ou que ces marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé selon l'annexe A puissent faire l'objet, sur leurs territoires, de transports internationaux à des conditions moins rigoureuses que celles prévues par les annexes A et B.

Les annexes A et B ont été régulièrement modifiées et mises à jour depuis l'entrée en vigueur de l'ADR.

### Structure des annexes A et B

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe a décidé à sa cinquante et unième session (26-30 octobre 1992), sur proposition de l'Union internationale des transports routiers (IRU) (TRANS/WP.15/124, par. 100-108) de restructurer les annexes A et B. Cette restructuration visait principalement à rendre ces prescriptions plus accessibles et à les disposer de manière plus conviviale, de sorte qu'elles puissent devenir applicables plus facilement non seulement aux transports internationaux par route, mais également aux transports nationaux par le biais de la législation nationale des États européens ou de la législation communautaire européenne, et ainsi d'assurer en dernier ressort un cadre réglementaire cohérent au niveau européen. Il paraissait aussi nécessaire de distinguer plus clairement les obligations des divers intervenants dans la chaîne de transport, de grouper de manière plus systématique les prescriptions relevant de chacun de ces intervenants, et de séparer les prescriptions d'ordre juridique de l'ADR des normes européennes ou internationales qui peuvent être appliquées pour observer ces prescriptions.

La structure correspond à celle du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies, du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Elle comporte neuf parties, qui restent néanmoins réparties en deux annexes conformément à l'article 2 de l'Accord proprement dit :

***Annexe A : Dispositions générales et dispositions relatives aux matières et objets dangereux***

- Partie 1 Dispositions générales
- Partie 2 Classification
- Partie 3 Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exemptions relatives aux quantités limitées et aux quantités exceptées
- Partie 4 Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes
- Partie 5 Procédures d'expédition
- Partie 6 Prescriptions relatives à la construction des emballages, grands récipients pour vrac, citernes et conteneurs pour vrac et aux épreuves qu'ils doivent subir
- Partie 7 Dispositions concernant les conditions de transport, le chargement, le déchargement et la manutention

***Annexe B : Dispositions relatives au matériel de transport et au transport***

- Partie 8 Prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la documentation
- Partie 9 Prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules

La partie 1, qui contient des dispositions générales et des définitions, est une partie essentielle car elle contient toutes les définitions des termes que l'on retrouve dans toutes les parties et définit précisément le champ d'application de l'ADR et les exemptions possibles, ainsi que l'applicabilité éventuelle d'autres règlements. Elle contient aussi des dispositions relatives à la formation, aux dérogations, aux mesures transitoires, aux obligations respectives des divers intervenants dans une chaîne de transport de marchandises dangereuses, aux mesures de contrôle, aux conseillers à la sécurité et à la sûreté du transport des marchandises dangereuses. De nouvelles dispositions visant à harmoniser les conditions de restriction à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers ont été introduites dans la présente version.

La partie clef pour l'utilisation de l'ADR restructuré est le tableau A du chapitre 3.2, qui contient la liste des marchandises dangereuses par ordre de numéros ONU. Une fois déterminé le numéro d'une matière ou d'un objet dangereux particulier, le tableau indique, par références croisées, les prescriptions particulières qui s'appliquent au transport de ladite matière ou dudit objet, ainsi que les chapitres ou sections où figurent les prescriptions en question. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que, outre ces prescriptions particulières, les prescriptions générales ou les prescriptions spécifiques à une classe donnée que l'on retrouve dans les diverses parties restent également applicables, comme il convient.

Le secrétariat a préparé un index alphabétique qui indique le numéro ONU dont relèvent les diverses marchandises dangereuses et qui figure en tant que tableau B du chapitre 3.2 pour faciliter l'accès au tableau A lorsque le numéro ONU n'est pas connu. Du point de vue juridique, ce tableau B ne fait pas partie de l'ADR et n'a été rajouté à la présente publication que pour en faciliter sa consultation.

Lorsque des marchandises dont on sait ou dont on a des raisons de penser qu'elles sont dangereuses ne sont pas nommément mentionnées aux tableaux A et B, elles doivent être classées conformément à la Partie 2, qui contient toutes les procédures appropriées et les critères pour déterminer si ces marchandises sont dangereuses et, si elles le sont, quel numéro ONU leur est affecté.

## Textes applicables

La présente version ("ADR 2009") tient compte des nouveaux amendements adoptés par le groupe WP.15 en 2006, 2007 et 2008, diffusés sous les cotes ECE/TRANS/WP.15/195 et -/Corr.1 et ECE/TRANS/WP.15/195/Add.1 qui, sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes conformément à la procédure d'amendement de l'article 14(3) de l'Accord, devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2009.

Cependant, compte tenu de la période transitoire prévue au paragraphe 1.6.1.1 de l'annexe A, la version précédente ("ADR 2007") pourra continuer à être appliquée jusqu'au 30 juin 2009. Des périodes transitoires plus longues sont prévues pour la construction des nouveaux véhicules (voir 1.6.5.4).

## Applicabilité territoriale

L'ADR est un accord entre États, et aucune autorité centrale n'est chargée de son application. Dans la pratique, les contrôles routiers sont effectués par les Parties contractantes. Si les règles sont violées, les autorités nationales peuvent poursuivre les contrevenants en application de leur législation interne. L'ADR même ne prescrit aucune sanction. Au moment de l'impression de la présente publication, les Parties contractantes à l'Accord étaient les suivantes :

Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Moldova, Montenegro, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Ukraine.

L'ADR s'applique aux opérations de transport effectuées sur les territoires d'au moins deux des Parties contractantes mentionnées ci-dessus. En outre, il convient de noter que, dans un souci d'uniformité et pour assurer le libre-échange dans l'Union européenne (UE), les annexes A et B de l'ADR ont désormais été adoptées par tous les États membres de l'Union européenne et constituent la base de la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur des États membres et entre États membres (Directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle qu'elle a été modifiée). Un certain nombre de pays n'appartenant pas à l'Union européenne ont également adopté les annexes A et B de l'ADR comme base de leur législation nationale.

## Informations pratiques supplémentaires

Toute demande d'information relative à l'application de l'ADR doit être adressée à l'autorité compétente pertinente. Des informations supplémentaires se trouvent sur le site web de la Division des transports de la CEE-ONU:

[http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_f.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_f.html)

Ce site est mis à jour en permanence. La page d'accueil permet d'accéder aux informations suivantes:

- Accord ADR (sans annexes);
- Protocole de signature;
- État de l'accord ADR;
- Notifications dépositaires;
- Informations pays (autorités compétentes, notifications selon 1.9.4);
- Accords multilatéraux;
- Publication (rectificatifs);
- ADR 2009 (fichiers);
- ADR 2001, 2003, 2005 et 2007 (fichiers et amendements).