COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.9.2026
COM(2026) 448 final

2026/0249 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), applicables à partir du 1er janvier 2027, en lien avec la fin envisagée de la période de statu quo au cours de laquelle les parties contractantes membres du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et du comité d'administration de l'ADN peuvent formuler des objections aux amendements proposés pour l'édition 2027.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Les annexes et le règlement susmentionnés, communément appelés les «annexes de l'ADR» et le «règlement annexé à l'ADN», régissent le transport international des marchandises dangereuses, respectivement par route et par voies navigables, entre les membres de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) qui sont également parties contractantes à l'ADR et à l'ADN.

Le développement du transport de marchandises dangereuses par route et par voies navigables, tant au sein de l'UE qu'entre celle-ci et ses pays voisins, constitue un élément central de la politique européenne commune des transports, en assurant le bon fonctionnement de l'ensemble des secteurs industriels produisant ou utilisant des marchandises classées comme dangereuses au sens des accords ADR et ADN. Il est dès lors essentiel d'adapter ces accords au progrès scientifique et technique afin de permettre au transport et aux secteurs industriels connexes de se développer. Les amendements visent à aligner l'ADR et l'ADN sur les règlements types des Nations unies, en prévoyant notamment de nouvelles définitions, des critères de classification et des numéros ONU, de nouvelles exigences en matière d'emballage et d'étiquetage, une mise à jour des normes et dispositions techniques applicables, ainsi que des corrections d'ordre rédactionnel.

Les dispositions internationales sur le transport de marchandises dangereuses sont établies par différentes organisations internationales, telles que la CEE-ONU, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et divers organes spécialisés des Nations unies. Étant donné que les règles doivent être compatibles entre elles, un système international de coordination et d'harmonisation complexe a été mis au point entre les organisations concernées. Les dispositions sont adaptées sur une période de 2 ans.

2.1. Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)

L'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) réglemente le transport international de marchandises dangereuses par route entre les États membres de la CEE-ONU et les autres pays qui appliquent l'ADR (parties contractantes à l'ADR). L'ADR est entré en vigueur le 29 janvier 1968.

L'UE n'est pas partie à l'ADR, mais tous ses États membres en sont parties contractantes.

2.2. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) réglemente le transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures entre les États membres de la CEE-ONU qui appliquent l'ADN (parties contractantes à l'ADN). L'ADN est entré en vigueur le 28 février 2008.

L'UE n'est pas partie à l'ADN, mais 13 de ses États membres en sont parties contractantes.

2.3. Groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et comité d'administration de l'ADN

Le groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15), le comité d'administration de l'ADN et le comité de sécurité de l'ADN (WP.15/AC.2) sont les organes créés dans le cadre de la CEE-ONU afin de décider des amendements à apporter à l'ADR et à l'ADN. Ces organes sont composés des représentants des États membres de la CEE-ONU qui appliquent l'ADR et l'ADN. Chaque partie contractante à l'ADR et à l'ADN dispose d'une voix.

Selon le chapitre VII – «Vote» du mandat et règlement intérieur du WP.15, seuls les participants de plein droit disposent d'une voix au sein du WP.15 et ses décisions doivent être prises, prioritairement, sur la base d'un consensus. Les votes du WP.15 ont lieu à main levée.

L'article 17, paragraphe 7, de l'ADN dispose que chaque partie contractante représentée à la session du comité d'administration de l'ADN dispose d'une voix.

Les amendements adoptés au cours de la période de deux ans 2024-2026 comprennent toute une série d'adaptations au progrès scientifique et technique.

En ce qui concerne l'ADR, le WP.15 a statué sur ces propositions d'amendements lors de chacune des sessions mentionnées au point 2.4 ci-dessous. En ce qui concerne l'ADN, le comité d'administration a statué sur les amendements lors de sa 35^{e} session à Genève, le 30 janvier 2026.

Conformément à l'article 14 de l'ADR, une fois adopté par le WP.15, tout projet d'amendement des annexes de l'ADR doit être jugé accepté à moins que, dans un délai de 3 mois à compter de la date à laquelle le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies l'a transmis, au moins un tiers des parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à cinq, n'aient notifié par écrit au secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé.

Conformément à l'article 20 de l'ADN, une fois adopté par le comité d'administration de l'ADN, tout amendement doit être jugé accepté à moins que, dans un délai de 3 mois à compter de la date à laquelle le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies l'a transmis, au moins un tiers des parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à cinq, n'aient notifié par écrit au secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé.

Les amendements adoptés par le WP.15 ont été transmis au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies afin d'être communiqués aux parties contractantes à l'ADR

le 1er juillet 2026 pour approbation, conformément à la procédure définie à l'article 14 de l'ADR. Ils sont également disponibles en ligne[1].

Les amendements adoptés par le comité d'administration de l'ADN ont été communiqués par le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies aux parties contractantes à l'ADN le 1er juillet 2026 pour approbation, conformément à la procédure définie à l'article 20 de l'ADN. Ils sont également disponibles en ligne[2].

Jusqu'au 30 septembre 2026 pour l'ADR et pour l'ADN, le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies peut, en sa qualité de dépositaire, recevoir des objections aux amendements adoptés au cours des sessions mentionnées ci-dessus.

2.4. Actes envisagés du WP.15 et du comité d'administration de l'ADN

L'objectif des actes envisagés est de garantir la sécurité et la sûreté du transport de marchandises dangereuses par route et par voies navigables, en mettant à jour certaines dispositions, parmi lesquelles, entre autres, la liste des marchandises dangereuses admises pour le transport, les instructions d'emballage, la liste des normes applicables ainsi que d'autres exigences techniques à divers moyens de confinement.

Il convient de noter que les dispositions internationales sur le transport de marchandises dangereuses sont établies par différentes organisations internationales. Il s'agit notamment de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et divers organes spécialisés des Nations unies tels que le sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) sur le transport des marchandises dangereuses. Étant donné que les règles doivent être compatibles, un système international de coordination et d'harmonisation complexe a été mis au point par les organisations concernées. Les dispositions sont adaptées sur une période de 2 ans.

Un large éventail d'experts des secteurs public et privé a été consulté lors de l'élaboration de ces amendements. Les réunions techniques suivantes se sont tenues pendant cette période:

– au sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, lors de:

(1) sa 64e session à Genève, du 24 juin au 3 juillet 2024;

(2) sa 65e session à Genève, du 25 novembre au 3 décembre 2024;

(3) sa 66e session à Genève, du 30 juin au 4 juillet 2025;

(4) sa 67e session à Genève, du 24 novembre au 3 décembre 2025;

– à la réunion conjointe CEE-ONU de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses, lors de:

(5) sa session d'automne 2024 à Genève, du 10 au 13 septembre 2024;

(6) sa session de printemps 2025 à Berne, du 24 au 28 mars 2025;

(7) sa session d'automne 2025 à Genève, du 17 au 25 septembre 2025;

(8) sa session de printemps 2026 à Berne, du 24 au 27 mars 2026.

---

1 CN.252.2026-Eng.pdf

2 CN.254.2026-Eng.pdf

– à la réunion conjointe CEE-ONU – WP.15 (ADR), lors de:

(9) sa 116e session à Genève, du 5 au 8 novembre 2024;

(10) sa 117e session à Genève, du 6 au 8 mai 2025;

(11) sa 118e session à Genève, du 4 au 6 novembre 2025;

(12) sa 119e session à Genève, du 5 au 8 mai 2026;

– à la réunion conjointe CEE-ONU – WP.15/AC.2 (ADN), lors de:

(13) sa 44e session à Genève, du 26 au 30 août 2024;

(14) sa 45e session à Genève, du 27 au 31 janvier 2025;

(15) sa 46e session à Genève, du 25 au 29 août 2025;

(16) sa 47e session à Genève, du 26 au 30 janvier 2026;

et au sein du comité d'administration de l'ADN lors de sa 35e session à Genève, le 30 janvier 2026.

Lors de ces réunions, les experts des comités précités ont examiné et traité les différentes propositions d'amendements. Dans la plupart des cas, la mesure recommandée a été soutenue à l'unanimité. Pour certaines propositions, les recommandations ont été soutenues par une majorité d'experts.

À moins que les propositions d'amendements aux annexes de l'ADR, telles que notifiées par le secrétaire général des Nations unies, ne soient jugées rejetées en vertu de l'article 14, paragraphe 3, dans un délai de 3 mois à compter de la date de leur notification, c'est-à-dire le 1er octobre 2026, les amendements en question entreront en vigueur le 1er janvier 2027 et deviendront contraignants pour les parties.

À moins que les propositions d'amendements au règlement annexé à l'ADN ne soient jugées rejetées en vertu de l'article 20, paragraphe 5, dans un délai de 3 mois à compter de la date de leur notification, c'est-à-dire le 1er octobre 2026, les amendements en question entreront en vigueur le 1er janvier 2027 et deviendront contraignants pour les parties.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UE

Il y a lieu de définir la position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne ces amendements à l'ADR et à l'ADN, car ces actes seront contraignants en vertu du droit international et sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil[3]. Cette directive fixe les exigences en matière de transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voie navigable, qui s'appliquent, conformément à l'article 1er, à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, en se référant à l'ADR, au RID et à l'ADN. L'article 4 de cette directive prévoit que le transport de marchandises dangereuses entre les États membres et les pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN, sauf indication contraire dans les annexes. En outre, en vertu de l'article 8 de la directive 2008/68/CE, la Commission est habilitée à adapter l'annexe I, section I.1, et l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE au

[3] Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

progrès scientifique et technique, notamment pour tenir compte des modifications apportées à l'ADR, au RID ou à l'ADN.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union a donc acquis une compétence exclusive dans les domaines couverts par les accords internationaux ADR et ADN. Étant donné que la directive 2008/68/CE intègre explicitement les annexes de l'ADR et le règlement annexé à l'ADN dans le droit de l'Union régissant tant le transport national que le transport international de marchandises dangereuses, toute modification apportée à ces accords au niveau international modifie directement la législation de l'Union.

L'Union n'est partie contractante ni à l'ADR ni à l'ADN. Cependant, son absence de participation ne l'empêche pas d'exercer sa compétence en établissant, dans le cadre de ses institutions, une position à adopter en son nom au sein des instances créées par l'un ou l'autre accord, notamment par l'intermédiaire des États membres parties à l'un ou à l'autre accord et agissant conjointement dans son intérêt[4].

L'ADR compte actuellement 55 parties contractantes, dont tous les États membres de l'UE. L'ADN en compte 18, dont 13 États membres de l'UE.

Les modifications envisagées sont jugées appropriées aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse, compte tenu du progrès technologique, et peuvent donc être approuvées.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

Le WP.15 est une instance créée par un accord, à savoir l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Le comité d'administration de l'ADN est une instance créée par un accord, à savoir l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Les actes proposés par le WP.15 et le comité d'administration de l'ADN ont des effets juridiques en vertu de l'ADR et de l'ADN. Dans les conditions décrites ci-dessus, les actes proposés seront contraignants en vertu du droit international, conformément à l'article 14 de l'ADR et à l'article 20 de l'ADN, et sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE, à savoir la directive 2008/68/CE. En effet, l'article 1er de la directive 2008/68/CE rend obligatoire l'utilisation de ces règles pour le transport routier et fluvial de marchandises dangereuses au sein des États membres et entre ceux-ci, et l'article 4 de la directive 2008/68/CE consacré aux pays tiers prévoit que «[l]e transport de marchandises dangereuses entre les États membres et les pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN, sauf indication contraire dans les annexes». En outre, les amendements susmentionnés auront une incidence sur l'application de la directive 2008/68/CE, au regard de son article 8. En vertu de cette disposition, la Commission est habilitée à adapter l'annexe I, section I.1, et l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE au progrès scientifique et technique, «notamment pour tenir compte des modifications apportées à l'ADR [...] et à l'ADN».

[4] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, *Allemagne/Conseil*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 52.

L’acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel des accords.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l’article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

L’objectif et le contenu essentiels de l’acte envisagé portent sur le transport de marchandises dangereuses par route et par voies navigables. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l’article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil devrait être l’article 91, en liaison avec l’article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L’ACTE ENVISAGE

Pour des raisons de transparence et pour un référencement approprié, les décisions émanant du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et du comité de sécurité de l’ADN seront publiées au *Journal officiel de l’Union européenne*, qui indique leur date d’entrée en vigueur.

2026/0249 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) L'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après l'«ADR») est entré en vigueur le 29 janvier 1968. L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ci-après l'«ADN») est entré en vigueur le 28 février 2008.

(2) Conformément à l'article 14 de l'ADR, toute partie contractante peut proposer un ou plusieurs amendements aux annexes de l'ADR. Cela signifie que le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) mis sur pied par la CEE-ONU peut adopter des amendements aux annexes de l'ADR. Conformément à l'article 20 de l'ADN, le comité de sécurité et le comité d'administration mis sur pied par la CEE-ONU peuvent adopter des amendements au règlement annexé à l'ADN.

(3) Les amendements concernant les transports de marchandises dangereuses par route et par voies navigables intérieures adoptés au cours de la période de deux ans 2024-2026 par le WP.15 et le comité d'administration de l'ADN ont été notifiés aux parties contractantes à l'ADR et aux parties contractantes à l'ADN le 1er juillet 2026. À moins que les propositions d'amendements aux annexes de l'ADR et au règlement annexé à l'ADN ne soient jugées rejetées dans un délai de 3 mois à compter de la date de leur notification, c'est-à-dire le 1er octobre 2026, les amendements en question entreront en vigueur le 1er janvier 2027 et deviendront contraignants pour les parties.

(4) Les amendements aux annexes de l'ADR et au règlement annexé à l'ADN produiront, en cas d'adoption, des effets juridiques et ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union.

(5) Il est donc nécessaire d'arrêter la position à prendre en ce qui concerne les amendements aux annexes de l'ADR et au règlement annexé à l'ADN.

(6) La position de l'Union doit être exprimée par les États membres qui sont parties contractantes à l'ADR et à l'ADN, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Union approuve les projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR, tels que mentionnés dans la notification C.N.252.2026.TREATIES-XI.B.14 des Nations unies, au sein du groupe de travail de la CEE-ONU sur le transport des marchandises dangereuses (WP.15), et les projets d'amendements au règlement annexé à l'ADN, tels que mentionnés dans la notification C.N.254.2026.TREATIES-XI.D.6 des Nations unies, au sein du comité d'administration de l'ADN.

Article 2

La position exposée à l'article 1er est exprimée par les États membres qui sont parties contractantes à l'ADR et à l'ADN, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Des modifications techniques mineures à la position exposée à l'article 1er peuvent être convenues sans que le Conseil ne soit tenu d'adopter une autre décision.

Article 4

Les décisions émanant du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et du comité de sécurité de l'ADN sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui indique leur date d'entrée en vigueur.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président