NATIONS UNIES **E**

Conseil Économique et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/638/Add.1
4 septembre 1998

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction
des véhicules

A. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA CENT QUINZIÈME SESSION

(23-26 juin 1998)

Additif 1

DISCOURS PRONONCÉS À L'OCCASION DE L'OUVERTURE À LA SIGNATURE DE L'ACCORD CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DE RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX APPLICABLES AUX VÉHICULES À ROUES, AINSI QU'AUX ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES QUI PEUVENT ÊTRE MONTÉS ET/OU UTILISÉS SUR LES VÉHICULES À ROUES

(Genève, 25 juin 1998)

Note : Des transcriptions des communications reçues par le secrétariat sont reproduites ci-après (TRANS/WP.29/638, par. 35 à 38).

GE.98-22925 (F)

Mme Margo Oge,
Director,
Office of Mobile Sources,
Office of Air and Radiation,
U.S. Environmental Protection Agency

Je suis honorée d'assister aujourd'hui à la réunion du Groupe de travail de la construction des véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.

Je suis particulièrement honorée de représenter les États-Unis à la signature de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues. Cet Accord offre une occasion sans précédent pour la mise au point concertée de règlements sur l'environnement et la sécurité. Nous pensons qu'il offre le moyen de protéger la santé de nos concitoyens et l'environnement, tout en fournissant un cadre réglementaire prévisible pour l'industrie automobile mondiale.

Nous sommes de plus en plus des citoyens du monde et non plus seulement de notre pays, de notre État ou de notre communauté. Cela est tout aussi vrai lorsque nous représentons notre pays, notre industrie ou notre groupe d'intérêts.

La pollution ignore les frontières politiques. Nous avons accompli des progrès dans la dépollution et la protection de l'environnement, mais la tâche n'est pas terminée. Nous ne pouvons pas nous reposer car nous avons encore à relever d'énormes défis en matière d'environnement et de santé publique. Les véhicules jouent encore un rôle trop important dans les problèmes de pollution de l'air et de réchauffement du globe.

Un élément essentiel de cet Accord est que les niveaux actuels de protection de l'environnement ou de sécurité des véhicules ne seront pas abaissés pour parvenir à une harmonisation des réglementations.

Je peux d'ores et déjà affirmer que l'Environmental Protection Agency préservera les normes élevées des États-Unis pour que tous profitent d'une protection maximale de l'environnement. Pour cela, nous agirons comme nous l'avons fait dans le passé en collaborant avec l'industrie, les groupes de protection de l'environnement et les gouvernements pour atteindre cet objectif commun. Cet Accord fournit une méthode globale pour que tout pays élabore les mêmes protections pour ses citoyens.

Nous pouvons nous enorgueillir des progrès que nous avons accomplis pour donner à nos citoyens un environnement plus propre et plus sain. D'une façon générale, notre air est plus propre et plus sain aujourd'hui qu'il y a 20 ans, ce qui évite chaque année des dizaines de milliers de cas d'affections respiratoires et de décès. Toutefois, malgré les progrès accomplis, la pollution atmosphérique demeure un problème majeur de santé publique partout dans le monde. Bien que les véhicules actuels soient beaucoup plus propres qu'ils ne l'étaient naguère, le nombre de véhicules en circulation et les kilométrages parcourus augmentent constamment.

En outre, le réchauffement de la planète représente une menace grandissante pour l'environnement mondial. Le Président Clinton s'est engagé à obtenir des accords rationnels et contraignants pour que tous les pays - industrialisés et en développement - participent à ce processus et apportent leur contribution afin de répondre au défi que représente le réchauffement mondial.

Ce défi est un excellent exemple du principe qui veut que les nations du monde se trouvent "toutes logées à la même enseigne".

La prospérité économique est cruciale pour un développement durable. C'est aussi le cas d'un environnement sain. L'un et l'autre sont essentiels pour que, partout dans le monde, les communautés aient des possibilités et qu'elles connaissent la prospérité. Nous avons appris, aux États-Unis, que nous pouvons - et devons - avoir les deux.

La protection de l'environnement et le progrès économique vont de pair. Aux États-Unis, nous avons prouvé que nous pouvions jouir d'une protection de l'environnement efficace et connaître néanmoins une croissance économique et une prospérité vigoureuses. Nous ne sommes pas tenus de choisir entre la santé et nos emplois. En fait, les deux sont très étroitement liés.

En même temps que nous renforçons la capacité de l'Organisation mondiale du commerce de donner de la vigueur aux échanges, renforçons également sa capacité de sauvegarder notre environnement mondial. Alors que nous sommes au seuil du XXIe siècle, nous devons nous doter des instruments nécessaires pour accomplir cette tâche. Il faut que nous incorporions au processus institutionnel des valeurs solides en matière de santé publique, d'environnement et de sécurité. Nous devons donner les moyens à tous les pays - et à chaque citoyen - de protéger l'air, la terre et l'eau dont nous dépendons tous.

Cette instance est un catalyseur chargé de promouvoir et d'élaborer des normes de pollution des véhicules, dont profiteront tous les pays, partout dans le monde. À mesure que progressent les techniques de l'automobile, nous devons garder présente à l'esprit l'importance des efforts concertés de l'industrie, des écologistes et des gouvernements pour que nos réglementations progressent parallèlement.

Mais, plus important que tout, nous devons promouvoir le bien-être environnemental et encourager le progrès économique, de façon que nos contemporains et les générations futures aient la possibilité de mener une vie saine et complète.

L'Accord mondial que nous signons aujourd'hui est un pas décisif dans cette direction. L'application fructueuse de cet Accord sera un pas encore plus important sur la voie de la réalisation de notre objectif commun, à savoir qu'il y ait, partout dans le monde, des véhicules propres et sûrs.

Je vous remercie de votre attention.

Dr Ricardo Martinez
Administrator,
National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA),
Department of Transportation,
États-Unis d'Amérique

Mesdames et Messieurs,

C'est un honneur pour moi que d'être ici en cette occasion historique.

Avant que nous signions cet Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux, permettez-moi de faire quelques brèves observations au sujet de ce qui a été accompli ici, cette semaine, de ce qui a rendu cet Accord possible, et de ce qu'il recèle pour l'avenir de la sécurité des véhicules à moteur, partout dans le monde.

Cet Accord rend possible la mise au point de règlements mondiaux concernant la sécurité des véhicules à moteur et de leurs équipements. Il le fait d'une façon transparente qui encourage la plus large participation possible de toutes les parties intéressées : le public, l'industrie et les gouvernements.

L'établissement d'un Recueil des règlements techniques admissibles nous donne la possibilité de partager nos connaissances et notre savoir-faire et de créer un forum pour faire en sorte que les meilleures pratiques soient incorporées dans des règlements mondiaux. Les résultats des évaluations en matière de sécurité de nos règlements respectifs, fondés sur des données réelles relatives aux blessures, devraient contribuer à mettre en évidence les meilleures pratiques.

Cet Accord respecte le pouvoir qu'a chaque Partie contractante d'adopter une réglementation sur la sécurité aux niveaux qu'elle estime nécessaires, tout en facilitant la participation de chacun des pays intéressés. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les pays en développement. Lorsque l'OMS estime qu'en l'an 2020 le fardeau économique que représentent les accidents de véhicules automobiles occupera la deuxième place après les dépressions et devant les maladies cardiaques dans les pays en développement, il est bon de se dire que l'existence d'une réglementation traitant ce problème devrait contribuer à atténuer le poids de ce fardeau.

C'est le fait d'avoir atteint le point culminant d'efforts entamés il y a plus de neuf ans, lorsque le WP.29 a approuvé une déclaration de mission, qui est à l'origine du projet de création d'un forum mondial visant à l'harmonisation et à la mise au point de règlements sur la sécurité des véhicules à moteur qui amélioreraient la sécurité partout dans le monde.

En créant ce forum, les grandes régions productrices de véhicules à moteur du monde s'engagent à rechercher les meilleures pratiques de sécurité pour établir des règlements mondiaux.

Parallèlement à celui de 1958, cet Accord sera utile pendant de nombreuses années à notre public, à notre industrie et à nos gouvernements, à mesure que les règlements concernant la sécurité des véhicules à moteur tiendront de mieux en mieux compte de la recherche en matière de sécurité et des techniques changeantes et novatrices de l'automobile, partout dans le monde.

Pour ce qui est de la recherche sur la sécurité, lors de la récente Conférence technique internationale sur l'amélioration de la sécurité automobile (ESV), les Recherches internationales harmonisées (RIH) - activité à laquelle participent nombre des pays représentés dans cette salle - ont décidé d'ajouter à leurs activités celle de la protection contre les collisions latérales, et aussi de rechercher les moyens d'y faire participer les pays en développement.

L'aspect le plus intéressant, parmi ceux qui ont rendu cet Accord possible, a été que toutes les parties intéressées se sont mises d'accord sur ce que je pense avoir été le critère essentiel dans l'élaboration de l'Accord, à savoir que cet Accord ne serait pas une procédure visant à rechercher et à retenir le plus petit dénominateur commun en matière de sécurité. Au contraire, les participants sont convenus que l'objectif principal serait d'améliorer continuellement la sécurité, qui est le point crucial de la mission confiée aux organismes de réglementation des nombreux gouvernements représentés ici, cette semaine.

Il est également tout à fait approprié que nous reconnaissions les contributions de nos mandants à cette réalisation. Dès le début des négociations qui ont conduit à cet Accord, le public et l'industrie se sont exprimés - et leur position n'a pas varié - pour que nous harmonisions vers le haut. Le public a souligné l'importance de normes élevées et la nécessité d'une transparence dans les processus que prévoit cet Accord. Le WP.29 a répondu, comme le montre le fait que ses documents aient été disponibles sur l'Internet, et que cette réunion soit ouverte au public.

Mais nous devons faire davantage. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que toutes les parties intéressées à la sécurité des véhicules aient la possibilité d'examiner les propositions qui seront faites en vue de l'harmonisation mondiale des règlements conformément à cet Accord, et de faire des observations à ce sujet. Ces parties sont le grand public et ses organisations parce qu'ils achètent et utilisent les véhicules; l'industrie parce qu'elle les construit et doit satisfaire aux prescriptions; les médecins et les spécialistes de la santé publique parce que ce sont eux qui comprennent le mieux la sécurité, avec des blessures réelles subies par des personnes réelles; et les organismes de réglementation des gouvernements parce que la loi leur fait obligation de mettre au point des règlements d'où découleront les avantages sociaux qui sont l'objectif ultime.

Nous, les gouvernements et les organismes de réglementation, nous devons fournir ces possibilités dès les premiers stades du processus, et aussi tenir informés les parties concernées des progrès de nos propositions. Naturellement, chacun de nous a une façon différente de rechercher des commentaires ou des contributions, mais nous devrions tous montrer clairement que nous les accueillons avec satisfaction.

Cette politique a été affirmée à l'échelon politique le plus élevé. Dans l'allocution qu'il a prononcée lors de la commémoration du cinquantième anniversaire de l'OMC, le Président Clinton a proposé que "l'OMC offre, pour la première fois, une tribune où les hommes d'affaires, les travailleurs, les groupes de protection de l'environnement et les associations de consommateurs puissent prendre la parole et contribuer à orienter l'évolution de l'OMC".

Si toutes les parties intéressées ont la possibilité d'être entendues le plus tôt possible, lorsqu'un règlement mondial est établi, et que nous sommes sur le point d'entamer, chacun de notre côté, le processus d'incorporation de ce règlement dans notre législation nationale, nous devrions bénéficier d'un important appui du public.

L'organisme que je représente est en train d'élaborer des moyens pour encourager et faciliter la participation de ces groupes dès que commenceront, aux États-Unis, les activités ayant trait à cet Accord. La semaine dernière encore, nous avons tenu une réunion publique durant laquelle nous avons poursuivi notre dialogue public sur cette question, en vue de recueillir des idées pour une note demandant des commentaires sur la manière dont la National Highway Traffic Safety Administration devrait promouvoir la participation. Étant donné les réactions que nous avons enregistrées, je peux vous assurer que l'intérêt est grand pour ce que cet Accord pourrait produire.

Il nous faut donc mettre en place une méthode appropriée et viable dans un délai qui nous permette d'appliquer cet Accord dès qu'il entrera en vigueur.

Pour conclure, permettez-moi de vous féliciter tous de la persévérance, de la bonne volonté et de la patience dont vous avez fait preuve pour parvenir à un accord qui rend possible l'élaboration de règlements harmonisés à l'échelle mondiale, pour une industrie mondiale qui engendrera, partout dans le monde, des avantages sur le plan de la sécurité.

M. George E. Moose, Ambassadeur,
Représentant permanent des États-Unis d'Amérique
auprès de l'Office des Nations Unies et des autres
organisations internationales à Genève

Au nom des États-Unis, j'ai le plaisir de participer avec vous à cette réunion du Groupe de travail 29, à l'occasion de cet événement spécial au cours duquel nous allons ouvrir à la signature le nouvel Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent y être montés.

À cet égard, j'ai le plaisir d'annoncer que je suis pleinement habilité par mon Gouvernement pour signer ce nouvel Accord, et que je le signerai aujourd'hui au nom des États-Unis d'Amérique.

Les États-Unis désirent féliciter les nombreuses délégations qui ont participé à l'élaboration de cet Accord, pour les efforts qu'elles ont déployés en oeuvrant dans un esprit de coopération et de compromis afin de mettre au point le texte définitif qui nous est présenté aujourd'hui.

Nous exprimons en particulier notre gratitude et notre respect au Japon et à la Communauté européenne pour la diligence et l'esprit de coopération qu'ils ont manifestés dans le règlement des problèmes qui se sont posés entre nos instances respectives au cours des négociations intensives des derniers mois.

Nous remercions aussi tout particulièrement le Président du Groupe de travail 29 pour la conscience et l'habileté avec lesquelles il a présidé cette opération et pour ses efforts inlassables et le Secrétariat qui a fourni des conseils techniques et a établi et distribué les nombreux projets de l'Accord.

Du point de vue des États-Unis, l'un des aspects les plus importants de ce nouvel Accord est la possibilité qu'il offre aux parties intéressées de poursuivre simultanément des objectifs de politique ayant trait, d'une part, à la santé, à la sécurité et à la protection de l'environnement, et, d'autre part, au commerce international.

Mes collègues de l'*Environmental Protection Agency* et de la *National Highway Traffic Safety Administration* ont mis en lumière les nombreuses façons dont ce nouvel Accord soutiendra les objectifs de politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement au sein de la communauté mondiale.

J'aimerais ajouter à leurs remarques notre conviction que ce nouvel Accord devrait également soutenir de plusieurs façons importantes les objectifs de politique commerciale.

Premièrement, ces efforts d'harmonisation devraient offrir aux constructeurs et à d'autres un degré plus élevé de certitude et de prévisibilité sur ce que l'on attend d'eux lorsqu'ils conçoivent et vendent leurs produits.

Deuxièmement, à mesure que seront déployés les efforts d'harmonisation, il est probable que les intervenants sur le marché mondial rencontreront moins de divergences entre les systèmes réglementaires. Cela devrait avoir pour résultat bénéfique de réduire les coûts de fabrication et d'essai.

En éliminant ce qui est en fait un obstacle au commerce international de l'automobile, l'harmonisation des règlements aura pour effet de renforcer encore la compétitivité des constructeurs de véhicules les plus efficaces au monde, et de leur permettre de créer des emplois.

Comme mes collègues l'ont indiqué avant moi, cet Accord prouve que nous pouvons poursuivre ces objectifs, et que nous le ferons, tout en favorisant la santé, la sécurité et la protection de l'environnement à des niveaux élevés, sans compromettre la capacité de nos sociétés d'appliquer des mesures nationales rigoureuses.

En bref, cet Accord pourra nous aider à trouver un terrain d'entente dans les efforts internationaux qui sont accomplis pour mieux intégrer la politique commerciale et les politiques en matière de santé, de sécurité et d'environnement, afin de soutenir les objectifs plus larges d'un développement durable.

Mme Viola Groebner,
Chef de groupe,
Commission européenne,
Représentant la Communauté européenne

Monsieur le Président, Monsieur l'Ambassadeur, Mesdames et Messieurs, chers collègues et amis,

La Communauté européenne est heureuse de pouvoir déclarer qu'elle accepte le contenu de l'Accord présenté à la réunion d'aujourd'hui, et qu'elle s'engage à mener à bien ses procédures internes dès qu'elle le pourra afin de signer cet Accord sans retard.

L'harmonisation, au niveau international, des règlements techniques concernant les véhicules à moteur est une question de la plus grande importance. Compte tenu de la tendance à la mondialisation, et d'une coopération toujours croissante entre les pays et au-delà des océans, et afin d'éliminer les obstacles au commerce qui demeurent, tels que les normes techniques différentes, il est du devoir des législateurs de mettre au point et d'adopter des règlements au niveau international, et de promouvoir et d'assurer leur application.

L'harmonisation internationale n'est pas seulement dans l'intérêt des constructeurs d'automobiles et des fournisseurs qui bénéficieront d'économies d'échelle. Elle est également dans l'intérêt des consommateurs qui pourront plus facilement acquérir des produits assurant un degré élevé de sécurité, économes en énergie et - dernier point, mais non des moindres - contribuant à la protection de l'environnement.

Participer à l'harmonisation et la favoriser au niveau international est depuis longtemps l'un des grands objectifs de la CE et de ses États membres dans le secteur des véhicules automobiles. C'est pour cette raison que les États membres ont fait partie des initiateurs de l'Accord de 1958, ou qu'ils ont adhéré depuis à cet important Accord international. Tout récemment, la CE est devenue elle-même Partie contractante à l'Accord, rejoignant ainsi ses États membres.

Je profite de cette occasion pour souligner le travail important qui a été accompli au cours des 40 dernières années dans le cadre de l'Accord de 1958 et pour exprimer notre gratitude, en particulier, au secrétariat du WP.29 et à son Président, ainsi qu'aux Présidents des divers Groupes de travail pour les activités des plus efficaces et utiles, qui ont été menées à bien dans le cadre de cet Accord.

Dans ce contexte, la CE aimerait également féliciter de nouveau le Gouvernement japonais pour sa décision d'adhérer à l'Accord de 1958; j'espère que d'autres pays feront de même. Nous sommes rassurés par la déclaration qu'a faite hier M. Shimodaira, pour dire qu'une fois que le Japon aurait acquis une certaine expérience du fonctionnement de l'Accord de 1958, il envisagerait favorablement la possibilité d'adopter progressivement un plus grand nombre de Règlements.

L'Accord qui sera signé aujourd'hui est le résultat de négociations actives menées par tous les participants, dans le cadre du WP.29. C'est un nouveau pas important vers une harmonisation internationale, avec l'intention de la faire progresser partout dans le monde. Depuis novembre dernier, et sur la base d'un mandat du WP.29, les États-Unis, le Japon et la CE se sont employés, au cours de plusieurs réunions, à négocier un texte de compromis qui tienne compte des commentaires et des observations faits par d'autres participants lors de précédentes réunions du WP.29. Ces négociations trilatérales se sont déroulées dans un esprit de compréhension et de confiance mutuelles, et j'aimerais remercier, au nom des négociateurs de la CE, nos collègues du Japon et des États-Unis des excellentes relations qui ont prévalu tout au long des négociations.

Je suis sûre que cet esprit de coopération et de compréhension prévaudra de nouveau lorsqu'il s'agira de donner davantage de consistance à ce qui a déjà été fait, c'est à dire lorsque nous commencerons à négocier des règlements techniques mondiaux qui seront inscrits dans le registre mondial.

Étant donné que cet Accord devra fonctionner parallèlement à celui de 1958, la mise en place de règlements mondiaux se trouve grandement facilitée par le fait que nous pouvons nous appuyer sur le savoir-faire et l'expérience de tous ceux qui participent aux vastes travaux concernant l'Accord de 1958.

Avant de conclure, j'aimerais rappeler que le nouvel Accord mondial/parallèle est un texte de compromis, dont la CE peut accepter la teneur. Il est vrai que nous aurions aimé un texte plus ambitieux en ce qui concerne les obligations des Parties contractantes, la reconnaissance mutuelle des homologations de type, etc., mais le compromis implique des concessions mutuelles. Naturellement, nous souhaitons vivement qu'un examen détaillé de l'application de ce nouvel Accord soit effectué une fois que nos partenaires et nous-mêmes aurons acquis quelques années d'expérience du fonctionnement de cet Accord, parallèlement à celui de 1958. À cette occasion, il conviendrait de tenir compte d'un certain nombre de questions, parmi lesquelles le rôle des homologations de type et de la reconnaissance mutuelle. Étant donné que le texte de l'Accord ne contient pas de disposition prévoyant un tel examen, les États-Unis, le Japon et la CE sont convenus qu'un texte à ce sujet devrait être annexé aux minutes du WP.29. Un projet de texte a été distribué lors de la dernière réunion du WP.29, au mois de mars.

Selon notre interprétation, une fois que l'Accord aura été signé par la CE, ce texte - qui a déjà été approuvé par les trois parties - sera inclus dans les minutes de la prochaine réunion du WP.29.

Permettez-moi d'assurer cet auditoire que la CE est résolue à coopérer activement dans le cadre de ces deux Accords.

M. Malcolm Fendick
Chief Mechanical Engineer,
Department of the Environment, Transport and the Regions,
Royaume-Uni
au nom de la présidence de la Communauté européenne

Au nom des nombreux États membres de la Communauté européenne qui sont représentés ici aujourd'hui, permettez-moi, à mon tour, de saluer chaleureusement cet événement historique. Depuis sa création, le WP.29 s'est efforcé de parvenir à une harmonisation internationale des normes techniques concernant les véhicules. Le fait que de si nombreux pays se soient joints à ses travaux témoigne de son efficacité.

Le renouvellement de la mission du WP.29, il y a une dizaine d'années, a confirmé deux éléments clefs de ses travaux. Le premier, celui qui consiste à améliorer les normes en matière de sécurité et d'environnement, va presque sans dire, et pourtant, à mesure que nos connaissances augmentent, l'occasion d'accomplir de nouveaux progrès importants se présente encore. Toutefois, à mesure que le nombre de règlements augmente, il nous faut également travailler davantage pour maintenir la qualité de nos efforts dans ce domaine. Des règlements de bonne qualité sont ceux qui répondent clairement à leur objectif principal, mais qui le font avec un minimum d'incidences sur l'industrie, et, en fin de compte, sur le consommateur du point de vue du coût et de la bureaucratie.

À l'occasion de la signature de l'Accord, nous sommes les témoins de l'expression renouvelée par les États-Unis de leur attachement aux travaux internationaux du WP.29, et la mise sur pied de ce nouvel Accord constitue une nouvelle base juridique internationale pour cette participation. Je pense que cette initiative représente un pas essentiel dans le processus de renforcement de la confiance. Parce que je sais l'immense bonne volonté qui a caractérisé l'élaboration de ce nouvel Accord, je suis sûr que nous pouvons attendre avec intérêt une harmonisation substantielle des règlements, à l'avenir.

M. Kazuyoshi Matsumoto,
Directeur du
Bureau des Affaires internationales,
Département de l'ingénierie et de
la sécurité
Bureau des Transports routiers
Ministère des Transports,
Japon

Le Japon est très heureux que l'Accord mondial ait été adopté après un débat long et sincère au sujet de ce texte.

La négociation de cet Accord n'a pas été facile. Bien que nous partagions l'objectif commun de l'amélioration de la sécurité, de la protection de l'environnement, du rendement énergétique et de l'efficacité de la protection contre le vol, nous avons dû surmonter les nombreuses difficultés qui résultent de la différence entre les systèmes juridiques et techniques des différents pays et régions.

Associé à la Communauté européenne et aux États-Unis, le Japon a participé à des négociations enthousiastes pour résoudre ces difficultés, poussé par la ferme volonté de créer un cadre permettant de surmonter les différences des systèmes et de réaliser l'harmonisation mondiale des règlements.

Il est clair que l'Accord adopté amorce le processus de transparence permettant d'établir des règlements techniques mondiaux sur la sécurité des véhicules, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol, qui pourront, et devraient, être appliqués par tous les pays du monde.

Nous ne pouvons pas indiquer précisément dans combien de temps le Japon adhérera à cet Accord, car cela dépend de nos procédures juridiques nationales; nous pensons néanmoins qu'il est très important que de nombreux pays participent à ce processus et coopèrent, dans ce cadre, en se fixant pour but l'harmonisation mondiale des règlements techniques.

Nous sommes heureux d'adopter aujourd'hui cet Accord, à la veille d'aborder le prochain siècle et d'entrer dans la nouvelle ère de l'harmonisation mondiale des règlements concernant les véhicules.

M. Joc White,
Assistant Secretary,
Motor Transport,
Federal Office of Road Safety,
Department of Transport and Regional Development,
Australie

Monsieur le Président, Monsieur l'ambassadeur, distingués collègues, Mesdames et Messieurs,

La conclusion de l'Accord mondial représente un jalon important pour ce qui est des efforts visant à instaurer une harmonisation internationale des normes concernant les véhicules.

Cette harmonisation aura pour résultat que la communauté mondiale sera dotée de règlements présentant les meilleures pratiques possibles applicables aux véhicules, qu'il s'agisse de la sécurité, de l'environnement ou de la protection contre le vol.

De nombreux pays ont apporté des contributions majeures pour aboutir au résultat dont nous sommes aujourd'hui les témoins. Toutefois, sans la participation active des États-Unis dès le début, les efforts n'auraient pas abouti maintenant.

L'établissement de règlements techniques mondiaux, dans le cadre de ce nouvel Accord, recèle potentiellement tous les avantages que recherchent les gouvernements et le secteur commercial, ce qui se traduira par la production de véhicules plus sûrs pour des coûts plus bas.

L'Australie a été un partisan résolu et enthousiaste des initiatives visant à mettre au point des mécanismes pour faciliter l'harmonisation internationale des normes relatives aux véhicules.

La prochaine phase, une des plus importantes, consistera à utiliser l'Accord pour élaborer des règlements techniques d'application mondiale. Cela nécessitera la coopération de toutes les parties. L'Australie est sûre que, grâce à cet Accord, des règlements mondiaux seront rapidement mis au point.

L'Australie profite de cette occasion pour faire consigner sa satisfaction à propos des contributions des délégations des États-Unis, de la CE et du Japon, ainsi que du secrétariat, à l'élaboration et à la mise au point définitive de l'Accord mondial.

L'Australie distingue, en particulier, les contributions apportées par M. Frank Turpin, de la délégation américaine, M. Gauvin, Président du Groupe de travail, et par le secrétariat travailleur, dirigé par M. Jan Jerie.

Nous pensons que la mise au point définitive et la signature de l'Accord par les États-Unis, aujourd'hui, représentent un pas en avant important. Naturellement, il faudra que cet Accord bénéficie d'un soutien général pour que l'on puisse en retirer tous les avantages potentiels.

Monsieur le Président, l'Australie attend avec beaucoup d'intérêt que ces avantages se matérialisent au plus tôt, et elle se félicite des engagements pris aujourd'hui.

Mme Nicole Pageot,
Directrice générale
de la sécurité routière,
Transport Canada

Nous appuyons en principe l'intention de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux qui assurera des degrés élevés de sécurité, de protection de l'environnement et de rendement énergétique. Nous avons distribué le projet d'Accord, de mars 1998, aux autres Départements du Gouvernement fédéral, à d'autres échelons du Gouvernement, à l'industrie automobile, ainsi qu'à d'autres parties intéressées.

Bien que les consultations avec les parties soient assez avancées, nous ne sommes pas encore en mesure de nous engager à signer cet Accord. Toutefois, nous continuerons de mener activement nos consultations pour aboutir à une position nationale qui soit largement acceptée au Canada.

Nous désirons louer particulièrement le travail accompli par les États-Unis, la CE et le Japon et les efforts qu'ils ont déployés pour mettre définitivement au point cet Accord.

M. John Summersell,
Manager,
Motor Vehicle Liaison,
South African Bureau of Standards

La République sud-africaine félicite les principaux participants des progrès réalisés récemment pour présenter un document qui semble être d'un niveau acceptable à la plupart des participants au WP.29 de la CEE. Nous nous félicitons également du zèle infatigable dont a fait preuve le secrétariat pour répondre aux innombrables demandes qui lui ont été présentées.

En Afrique du Sud, la plus grande partie de la population ne dispose pas de moyens de transport privés; il en résulte que si nous sommes attachés à des normes de niveau élevé, nous devons également prendre en considération celles que nous pouvons nous offrir. Nous devons également prendre garde, alors que nous progressons dans notre développement, de ne pas en laisser d'autres à la traîne. Nous nous devons donc de penser sur des bases régionales, et, en agissant ainsi, de prendre en considération les besoins tels qu'ils se présentent.

Gardant ces pensées présentes à l'esprit, nous sommes favorables au nouvel Accord mondial, car il ne répond pas seulement aux impératifs des pays développés, mais il fournit également des éléments de réflexion aux régions qui sont en cours de développement, et qui améliorent progressivement le niveau de leur économie.

Nous considérons que cet Accord mondial encouragera divers pays non membres à adopter le processus d'harmonisation internationale, et qu'en tant que tel il jettera des ponts entre des régions aux niveaux économiques très divers.

L'Afrique du Sud communique actuellement à toutes les parties intéressées les principes de l'Accord de 1958 et de l'Accord mondial, et avec leur consentement, elle fera en sorte de faire avancer les formalités officielles à travers les diverses voies à emprunter.

M. Andrew H. Card,
Président
de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)
Chief Executive Officer,
American Automobile Manufacturers Association

L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) se félicite de l'achèvement de l'Accord des Nations Unies sur les normes techniques mondiales qu'elle considère comme un fait nouveau majeur dans l'effort d'harmonisation des normes automobiles mondiales.

Actuellement, les règlements automobiles et les méthodes d'essai varient d'un pays à l'autre. Ces variations ont dans l'ensemble peu d'incidences sur l'amélioration de la sécurité des véhicules et la protection de l'environnement mais elles augmentent le coût de la mise au point et de la construction des véhicules en imposant aux constructeurs d'automobiles des façons différentes de concevoir, d'essayer et de fabriquer les véhicules pour différents marchés mondiaux. Les variations qui existent dans les règlements et les méthodes d'essai créent d'importants obstacles commerciaux non tarifaires qui réduisent le choix des consommateurs et les possibilités de commercialisation pour tous les constructeurs.

L'Accord sur les normes techniques mondiales vise à éliminer ces obstacles non tarifaires en créant un forum où les signataires peuvent débattre des différences existant dans les règlements et travailler ensemble à l'élaboration de normes mondiales uniformes. Cet Accord représente un pas en avant important dans l'effort international qui vise à réduire les essais qui font double emploi et le chevauchement des normes qui sont un fardeau pour les consommateurs et les constructeurs, partout dans le monde.

M. Nicolas M. Rogers,
Secrétaire général
de l'Organisation internationale des constructeurs de motocycles (IMMA)

Le descriptif de la mission de l'IMMA inclut l'engagement d'oeuvrer à l'harmonisation mondiale.

La politique de l'IMMA est d'apporter sa participation active dans tous les cas et les lieux où cela s'impose. Pour ce qui est de l'harmonisation mondiale, cela a signifié :

- le transport du siège de l'IMMA à Genève;

- le soutien de l'élaboration de l'Accord mondial chaque fois que cela était possible;

- la participation active, à l'avenir, à l'élaboration de règlements mondiaux (le groupe d'harmonisation de l'IMMA a déjà relevé sept questions qui appellent des mesures).

L'IMMA désire féliciter le WP.29 pour la réalisation marquée par la cérémonie d'aujourd'hui, et elle est très heureuse qu'elle se déroule dans la ville où se trouve son siège.

M. Louis Sylvain Ayral,
Secrétaire technique,
Comité de liaison de la construction
d'équipements et de pièces d'automobiles (CLEPA)

Monsieur le Président, Monsieur l'Ambassadeur, Mesdames et Messieurs,

Le CLEPA, Comité de liaison de la construction d'équipements et de pièces d'automobiles, a été créé ici, à Genève en 1959, et il a été associé aux travaux du WP.29 l'année suivante, en 1960, avec pour objectif de promouvoir l'harmonisation des règlements techniques.

Depuis le début du processus d'harmonisation, l'influence du WP.29 n'a cessé de s'affirmer. De nombreux pays ont adhéré à l'Accord de 1958, alors que de nouveaux règlements harmonisés ont été établis et signés par un grand nombre de pays, éliminant ainsi de nombreux obstacles à la libre circulation de nos produits, et garantissant au consommateur un degré élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

En même temps, les sociétés qui font partie de notre association ont acquis un caractère "mondial"; elles vendent maintenant leurs produits dans le monde entier et possèdent également des sites de production et des centres de développement partout dans le monde. Vous comprendrez donc que l'harmonisation mondiale des règlements techniques est un facteur important de notre développement.

Au début des années 90, la révision de l'Accord de 1958 a marqué un progrès majeur qui a permis à des pays qui ne sont pas membres de la CEE et aux organisations d'intégration régionale de devenir Parties contractantes. Nous avons appuyé activement cette évolution et les adhésions récentes de l'Union européenne et du Japon à l'Accord révisé montrent que nos efforts n'ont pas été vains.

Lorsqu'il est devenu évident que l'Accord révisé ne pourrait pas regrouper toutes les forces importantes du monde des véhicules automobiles, le CLEPA a accueilli favorablement et a appuyé l'initiative prise par le WP.29 de rédiger un nouvel Accord international.

Les travaux résultant de cette initiative ont connu aujourd'hui une conclusion fructueuse en raison de la signature de cet Accord par les États-Unis d'Amérique, et nous nous en félicitons. Cela démontre encore plus clairement le rôle de forum du WP.29.