

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**FORUM MONDIAL DE L'HARMONISATION  
DES RÈGLEMENTS CONCERNANT  
LES VÉHICULES (WP.29)  
COMMENT IL FONCTIONNE  
COMMENT Y ADHÉRER**

**Troisième édition**



**NATIONS UNIES**

**COMMISSION ÉCONOMIQUE  
POUR L'EUROPE**

**FORUM MONDIAL DE L'HARMONISATION  
DES RÈGLEMENTS CONCERNANT  
LES VÉHICULES (WP.29)**

**COMMENT IL FONCTIONNE  
COMMENT Y ADHÉRER**

**Troisième édition**



**NATIONS UNIES  
New York et Genève, 2012**

**ECE/TRANS/NONE/2012/1**

Copyright © Nations Unies, 2012  
Tous droits réservés  
Imprimé aux Nations Unies, Genève (Suisse)

## **La Commission économique pour l'Europe (CEE)**

La Commission économique pour l'Europe (CEE) est l'une des cinq commissions régionales relevant du Conseil économique et social (ECOSOC) de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Créée en 1947, sa mission initiale était d'aider à la reconstruction de l'Europe d'après guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre les pays européens ainsi qu'entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE a tenu lieu d'espace unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des résultats notables ont été obtenus et de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation ont pu faire l'objet d'un consensus.

Après la guerre froide, la Commission économique pour l'Europe a non seulement accueilli de nombreux nouveaux États membres, mais elle s'est également vu confier de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, elle a concentré ses activités sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La Commission économique pour l'Europe est l'instance qui permet aux pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord – 56 pays au total – de se réunir pour élaborer leurs instruments de coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La CEE constitue un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Ses experts fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du Sud-Est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance prend la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent échanger leurs expériences et leurs méthodes d'action optimales.

## **Les transports à la CEE**

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE œuvre à la facilitation de la circulation internationale des personnes et des marchandises par les divers modes de transport intérieur. Il a pour objectif d'améliorer la compétitivité, la sécurité, l'efficacité énergétique et la sûreté dans le secteur des transports. Dans le même temps, il porte une attention particulière à la réduction de l'impact négatif des activités liées au transport sur la santé publique et l'environnement et s'attache à contribuer efficacement au développement durable. Le Comité des transports intérieurs fait office de:

- Centre de normalisation et de gestion de traités multilatéraux relatifs au transport à l'échelle européenne mais aussi à l'échelle mondiale comme, par exemple dans les domaines du transport des marchandises dangereuses et de la construction des véhicules routiers;
- Portail d'assistance technique et d'échange des meilleures pratiques;
- Promoteur de la planification de l'investissement multilatéral;
- Partenaire essentiel dans le cadre des initiatives de facilitation du commerce et du transport;
- Centre historique des statistiques de transport.

Depuis plus de soixante ans, le Comité des transports intérieurs sert de plate-forme de coopération intergouvernementale visant à faciliter et développer le transport international tout en améliorant sa sécurité et sa performance environnementale. Grâce à ce travail assidu et audacieux, plus de 50 conventions et accords internationaux ont ainsi vu le jour, formant un cadre juridique international et un ensemble de règlements techniques relatifs au développement du transport international par la route, le rail et les voies navigables et du transport intermodal, ainsi qu'à la réglementation du transport des marchandises dangereuses et de la construction des véhicules. Étant donné les besoins du secteur des transports et de ses organes de réglementation, la CEE propose une approche équilibrée respectueuse des aspects facilitation et sécurité des transports.

## Table des matières

	<i>Page</i>
Avant-propos et résumé .....	1
Chapitre I Participation au WP.29.....	3
Chapitre II Organisation du WP.29 et de ses organes subsidiaires .....	6
Chapitre III Accords administrés par le WP.29 .....	9
Chapitre IV Processus d'élaboration de Règlements par le WP.29 .....	21
Chapitre V Dispositions et mesures particulières concernant les accords administrés par le WP.29.....	24
 <b>Annexes</b>	
Annexe I Mandat et Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).....	28
Annexe II Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (Révision 2).....	37
Annexe III 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 en date, à Genève, du 25 juin 1998.....	48
Annexe IV Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles en date, à Vienne, du 13 novembre 1997 .....	64
Annexe V Liste des organisations non gouvernementales qui participent aujourd'hui régulièrement aux activités du WP.29.....	76
Annexe VI Processus nationaux et régionaux d'élaboration et d'application des règlements ...	78
<i>Section 1</i> Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules – Cadre réglementaire – Union européenne .....	79
<i>Section 2</i> Processus d'élaboration et d'application de la réglementation au Japon .....	83
<i>Section 3</i> Processus nationaux d'élaboration et d'application de la réglementation relative à la sécurité générale des véhicules automobiles en Fédération de Russie .....	93
<i>Section 4</i> La réglementation – États-Unis d'Amérique.....	97
<i>Section 5</i> L'action réglementaire au Canada .....	113
<i>Section 6</i> Présentation générale de la réglementation automobile en Inde.....	117
<i>Section 7</i> Procédure d'adoption/de révision des normes de sécurité des véhicules automobiles en Corée relative à la loi sur le suivi des véhicules automobiles et au système d'autocertification .....	123

## Table des matières (suite)

Chapitre II	<i>Tableau 1</i>	Organigramme du WP.29 .....	8
Chapitre III	<i>Tableau 2</i>	Parties contractantes à l'Accord de 1958.....	11
	<i>Tableau 3</i>	Parties contractantes à l'Accord mondial de 1998.....	16
	<i>Tableau 4</i>	Parties contractantes à l'Accord de 1997.....	20
Chapitre V	<i>Tableau 5</i>	Établissement de Règlements techniques mondiaux de l'ONU .....	26
	<i>Tableau 6</i>	Forum mondial (WP.29) de la CEE Examen et établissement de Règlements .....	27

## Avant-propos et résumé

Cette troisième édition de la publication, le «Livre bleu», demeure une source d'information précise sur le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) dont la Division des transports de la CEE assure le secrétariat, notamment sur son origine et son historique, son cadre administratif et juridique et son fonctionnement (il est assorti d'un guide de l'utilisateur), ainsi que sur les trois Accords internationaux conclus sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies (ONU) qui sont administrés par le WP.29.

En tant qu'espace de délibération permanent au sein du cadre institutionnel du Comité des transports intérieurs de la CEE, le Forum mondial est doté d'un mandat et d'un règlement intérieur propre. Sa fonction la plus importante est d'administrer les trois Accords internationaux conclus sous les auspices de l'ONU dans le domaine des véhicules à moteur, à savoir les Accords de 1958 et 1998 sur les prescriptions applicables à la fabrication et à la performance des véhicules neufs et l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules en circulation. Le Forum mondial veille à la cohérence des règlements et des règles élaborés dans le cadre juridique de ces trois Accords de l'ONU.

Le Forum mondial est une tribune internationale unique qui rassemble des pays du monde entier. Tout État Membre de l'Organisation des Nations Unies peut participer à ses activités et est invité à adhérer à un ou plusieurs de ces accords concernant les véhicules. Les organisations régionales d'intégration économique mises en place par les pays peuvent également participer et devenir Partie contractante aux Accords, si leurs arrangements subsidiaires le permettent.

Les organisations gouvernementales et non gouvernementales (ONG) sont également invitées à participer aux travaux du Forum mondial, mais dans leur cas, à titre consultatif.

Les travaux du WP.29 sont transparents: les ordres du jour, les documents de travail, les rapports et les documents informels sont librement accessibles sur le site Web du WP.29, à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

Les principales caractéristiques des Accords administrés par le WP.29 sont les suivantes:

L'Accord de 1958 définit le cadre juridique et administratif dans lequel s'inscrit l'élaboration de Règlements internationaux de l'ONU (annexés à l'Accord) prévoyant des prescriptions d'essai uniformes axées sur les performances et des procédures administratives permettant l'octroi d'homologations de type, afin d'assurer la conformité de la production et la reconnaissance réciproque des homologations de type octroyées par chaque Partie contractante. Lors de leur adhésion à l'Accord, les Parties contractantes ne sont pas tenues d'appliquer tous les Règlements de l'ONU annexés à celui-ci; elles peuvent choisir ceux qu'elles souhaitent appliquer, le cas échéant. L'Accord de 1958 compte actuellement 50 Parties contractantes et 127 Règlements y sont annexés. Ces derniers sont constamment adaptés, selon que de besoin, en fonction de l'évolution des techniques, afin de tenir compte des orientations techniques et politiques définies par les Parties contractantes, de l'évolution des connaissances scientifiques et du progrès technique.

L'Accord de 1998 dispose que les Parties contractantes ont la possibilité d'établir, à l'issue d'un vote par consensus, des Règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU qu'elles inscrivent dans un registre mondial. Ces RTM incluent des critères d'efficacité et des procédures d'essai harmonisés au niveau mondial. Chaque Règlement technique mondial de l'ONU est assorti de longues notes relatives à son élaboration. Le texte comprend un exposé des motifs techniques, les sources des travaux de recherche utilisés, des considérations coûts-avantages et la mention des données consultées. Les Parties contractantes utilisent leur système décisionnel national pour transposer les RTM de l'ONU dans leur législation interne. L'Accord de 1998 compte actuellement 33 Parties contractantes et 11 RTM de l'ONU ont été inscrits dans le Registre mondial de l'ONU.

L'Accord de 1997 permet aux Parties contractantes de fixer des Règles de l'ONU aux fins du contrôle technique périodique des véhicules en circulation. Les Parties contractantes reconnaissent, selon le principe de réciprocité, les certificats de contrôle technique internationaux qui ont été délivrés conformément à ces règles, qui sont jointes en annexe à l'Accord. L'Accord de 1997 compte 12 Parties contractantes et deux Règles de l'ONU y sont annexées.

Pour chaque Accord, les décisions finales concernant l'adoption de nouveaux Règlements de l'ONU, de nouveaux RTM de l'ONU et de nouvelles Règles de l'ONU et la modification des dispositions en vigueur sont prises conformément aux dispositions de l'Accord correspondant, par le Comité administratif ou exécutif. Ces comités sont composés exclusivement des représentants des gouvernements des Parties contractantes à l'Accord. Avant chaque décision, toutes les propositions, qui sont soumises par les groupes de travail subsidiaires, font de nouveau l'objet d'un examen à l'occasion des sessions du Forum mondial (WP.29), auxquelles prennent part des représentants de tous les pays – que ceux-ci soient Parties contractantes ou non – et des experts des organisations gouvernementales et non gouvernementales.

Fort de sa longue expérience, de ses connaissances spécialisées et de la participation de toutes les parties prenantes intéressées, le Forum mondial (WP.29) a fait la preuve de sa capacité à produire des Règlements, des RTM et des Règles de l'ONU de grande qualité. Certaines Parties contractantes, en particulier l'Union européenne, ont décidé d'organiser leur législation interne en faisant directement référence aux Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958. D'autres pays, qui ne sont pas Parties contractantes, appliquent les Règlements de l'ONU sur leur territoire à titre volontaire. Plus récemment, des Parties contractantes à l'Accord de 1998, notamment le Canada, les États-Unis d'Amérique, l'Inde et la République populaire de Chine, ont établi un certain nombre de RTM de l'ONU qui sont progressivement intégrés, en parallèle, dans les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958.

# Chapitre I

## Participation au WP.29

Le WP.29 encourage les pays du monde entier à participer à ses activités en favorisant la coopération et la collaboration entre les pays et les organisations régionales d'intégration économique sur les questions techniques dont lui-même ou ses groupes de travail sont saisis. Il incite également les responsables nationaux des organismes de réglementation, les autres experts des prescriptions techniques applicables aux véhicules et le grand public à engager, dans la transparence, un dialogue ouvert en vue d'adopter les meilleures pratiques en matière de sécurité et d'environnement et de tenir compte des incidences économiques lors de l'élaboration de Règlements. Ses séances sont publiques. Tout gouvernement et toute autre partie intéressée peuvent observer le déroulement de ses travaux.

### Participation des gouvernements

Aux termes de l'article 1 du Règlement intérieur du WP.29 (annexe I), tout pays Membre de l'Organisation des Nations Unies et toute organisation d'intégration économique régionale constituée par des pays qui sont Membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent participer sans réserve ou à titre consultatif aux activités du WP.29 et devenir Parties contractantes aux accords administrés par ce dernier (pour plus de détails sur la participation au WP.29, voir mandat et Règlement intérieur, annexe I).

La démarche officielle à suivre pour devenir participant consiste simplement à envoyer une lettre, signée par la personne habilitée du pays ou de l'organisation d'intégration économique régionale intéressé, notifiant le secrétariat du WP.29 du désir de ce pays ou de cette organisation d'intégration économique régionale d'être représenté aux réunions et de participer aux activités du Forum.

Si un pays ou une organisation d'intégration économique régionale souhaite devenir Partie contractante à un accord administré par le WP.29, son acceptation d'être lié par ledit accord doit être conforme aux dispositions dudit accord, notamment celles relatives à la signature et aux notifications de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion (voir art. 6 de l'Accord de 1958, art. 9 de l'Accord mondial de 1998 et art. 4 de l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique; annexes II, III et IV, respectivement).

Lorsqu'un accord est ouvert à la signature et qu'un pays ou une organisation d'intégration économique régionale déclare consentir à être lié par ledit accord en le signant, la signature doit être apposée:

- Par le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères de ce pays; ou
- Par une autre personne munie d'un instrument valable lui conférant les pleins pouvoirs, signé par l'un des représentants susmentionnés du pays ou un représentant de l'organisation d'intégration économique régionale et indiquant clairement le titre de l'accord et le nom et la fonction de la personne habilitée à signer.

Au moment de la signature, ou dans le texte des pleins pouvoirs, il doit être expressément indiqué si la signature est définitive ou si elle est sujette à ratification.

Dans le cas des accords en vigueur, un pays ou une organisation d'intégration économique régionale peut, lorsque le délai de signature est échu, signifier son consentement à être lié par un accord en déposant un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

On trouvera ci-après des modèles d'instrument d'adhésion, de ratification, d'acceptation ou d'approbation:

## **MODÈLE D'INSTRUMENT DE RATIFICATION, D'ACCEPTATION OU D'APPROBATION**

**(À signer par le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères)**

**[RATIFICATION/ACCEPTATION/APPROBATION]**

**CONSIDÉRANT QUE** LE/LA [titre du traité, de la convention, de l'accord, etc.] a été [conclu(e), adopté(e), ouvert(e) à la signature, etc.] à [lieu], le [date],

**ET CONSIDÉRANT QUE** ledit/ladite [traité, convention, accord, etc.], a été signé(e) au nom du Gouvernement [nom de l'État], le [date],

**NOUS** [nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du ministre des affaires étrangères] déclarons que le Gouvernement [nom de l'État], après avoir examiné [le traité, la convention, l'accord, etc.] en question, [le/la ratifie, l'accepte, l'approuve] et entend sincèrement l'exécuter et en mettre en œuvre les dispositions.

**EN FOI DE QUOI**, nous avons signé le présent instrument de [ratification, acceptation, approbation], à [lieu] le [date].

[Signature]

## **MODÈLE D'INSTRUMENT D'ADHÉSION**

**(À signer par le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères)**

**[ADHÉSION]**

**CONSIDÉRANT QUE** LE/LA [titre du traité, de la convention, de l'accord, etc.] a été [conclu(e), adopté(e), ouvert(e) à la signature, etc.] à [lieu], le [date],

**NOUS** [nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du ministre des affaires étrangères], déclarons que le Gouvernement [nom de l'État], après avoir examiné [le traité, la convention, l'accord, etc.], adhère [au traité, etc.] en question et entend sincèrement l'exécuter et en mettre en œuvre les dispositions.

**EN FOI DE QUOI**, nous avons signé l'instrument d'adhésion, à [lieu], le [date].

[Signature]

## Participation d'organisations non gouvernementales

Conformément à l'article 1 du Règlement intérieur, les organisations non gouvernementales (ONG) peuvent participer à *titre consultatif* au WP.29. Il leur faut pour cela être d'abord dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies (ECOSOC). En obtenant ce statut consultatif, les ONG peuvent contribuer aux programmes de travail et aux objectifs du WP.29 en jouant un rôle d'experts techniques ou de conseillers et de consultants auprès des gouvernements et du secrétariat. Le nombre d'ONG participant à un moment donné aux activités du WP.29 et de ses organes subsidiaires varie généralement de 6 à 15, selon les thèmes abordés. Il est moindre lors des sessions des groupes de travail subsidiaires ou informels.

Les ONG apportent une contribution de fond au processus d'élaboration des Règlements de la CEE relatifs à la sécurité des véhicules à roues, à l'environnement, à l'énergie et à la protection contre le vol. Il leur est souvent demandé de fournir des données et des conseils techniques. Dans certains cas, elles étayent leur position en investissant dans des essais et des analyses dont elles communiquent les résultats aux experts chargés de mettre les Règlements au point. Parfois, à la demande des experts, elles présentent des propositions de Règlement et de modification à des Règlements existants. Elles recommandent aussi certaines lignes d'action et portent témoignage à l'intention des organes législatifs des gouvernements participants.

Pour demander à jouir du statut consultatif, une organisation doit envoyer une lettre d'intention à la section des organisations non gouvernementales de la Division de l'appui au Conseil économique et social et à la coordination du Département des affaires économiques et sociales et demander un formulaire de candidature, à l'adresse suivante:

Section des organisations non gouvernementales  
Division de l'appui au Conseil économique et social et à la coordination  
Département des affaires économiques et sociales  
United Nations Headquarters  
Room DC1 B 1480  
New York, NY 10017 (USA)  
Fax: +1 (212) 963-9248  
Courriel: [desangosection@un.org](mailto:desangosection@un.org)

La lettre demandant à recevoir un formulaire de candidature doit porter l'en-tête de l'organisation concernée et la signature de son secrétaire général ou de son président. Il convient d'y joindre la raison d'être de l'ONG, une description succincte de ses principales activités et une présentation de sa nature (par exemple, groupement national de  $x$  ONG, ou ONG internationale comptant un nombre  $y$  d'affiliées). Lorsque la Section des organisations non gouvernementales reçoit la lettre d'intention, le dossier de candidature accompagné d'un questionnaire et d'un certain nombre d'informations est envoyé par courrier à l'ONG.

Le délai de réception des dossiers complets de candidature est fixé au 1<sup>er</sup> juin de chaque année. Le Comité de l'ECOSOC chargé des ONG, composé de 19 membres, se réunit chaque année pour examiner ces candidatures. Il recommande ensuite à l'ECOSOC, auquel la décision finale appartient, celles qui méritent d'être retenues.

On trouvera à l'annexe V la liste des ONG qui participent aujourd'hui régulièrement aux activités du WP.29 et de ses organes subsidiaires.

## Chapitre II

### Organisation du WP.29 et de ses organes subsidiaires

Le WP.29 est un groupe de travail relevant du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. Comme on l'a vu plus haut, il est devenu le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) – voir organigramme ci-après. À l'instar de ses groupes de travail subsidiaires, son rôle est d'élaborer de nouveaux Règlements de l'ONU, de nouveaux RTM de l'ONU et de nouvelles Règles de l'ONU, d'harmoniser les Règles et Règlements de l'ONU existants et de modifier et mettre à jour les Règlements, les RTM et les Règles de l'ONU, concernant les domaines visés par les accords qu'il administre.

Au quotidien, ses activités sont gérées par le secrétariat de la CEE qui assure l'appui administratif de toutes les sessions, y compris l'établissement des rapports. La coordination de ses travaux est assurée par un Comité de gestion restreint (WP.29/AC.2), composé du Président, du Vice-Président et du secrétariat du WP.29, du Président et du Vice-Président du Comité de gestion de chacun des accords administrés par le WP.29, des représentants de la Communauté européenne, des États-Unis d'Amérique et du Japon et du Président et du Vice-Président de chacun de ses groupes de travail. Le WP.29/AC.2 a pour tâche de formuler un programme de travail et de le recommander au WP.29, d'examiner les rapports et les recommandations des groupes de travail subsidiaires, de définir les questions à aborder par le WP.29, ainsi que le calendrier de leur examen et de présenter des recommandations au WP.29. On trouvera à l'annexe I des renseignements complémentaires sur le mandat et le Règlement intérieur du WP.29.

Des Règlements de l'ONU spéciaux ont été établis concernant les exigences de sécurité particulières des véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) et à l'électricité. Les Règlements de l'ONU existants ont été adaptés et le seront chaque fois que nécessaire afin de tenir compte des nouvelles technologies telles que celle des véhicules hybrides à recharge extérieure. Une équipe spéciale chargée du projet «véhicules à hydrogène et à pile à combustible» a été constituée au titre de l'Accord de 1998 afin d'élaborer des RTM de l'ONU couvrant les questions liées à la fois à la sécurité et à l'environnement pour ces véhicules. Plus récemment, un groupe de travail informel chargé de s'occuper de la mesure des émissions et de l'homologation des véhicules utilitaires lourds hybrides a été créé.

Les sessions du WP.29 se tiennent normalement trois fois par an. Celles des groupes de travail d'experts (GR) se tiennent deux fois par an. Le WP.29/AC.2 se réunit avant chaque session du WP.29. Les domaines respectifs des GR sont les suivants:

#### **Sécurité active des véhicules et de leurs éléments (prévention des collisions)**

Les Règlements et RTM de l'ONU élaborés dans ce domaine ont pour objet d'améliorer le comportement, la conduite et l'équipement des véhicules de manière à atténuer le risque d'accident de la route. Certains visent à augmenter la capacité des conducteurs à détecter et éviter les conditions de danger tandis que d'autres visent à améliorer leur capacité à rester maîtres de leur véhicule. Parmi les exemples de Règlements de l'ONU en vigueur on peut notamment citer ceux qui portent sur les domaines suivants: éclairage et signalisation lumineuse, roulement et freinage, y compris la direction, les pneumatiques et la stabilité au retournement. Dans ces domaines, la technologie évolue rapidement. Les nouvelles techniques de pointe (par exemple, électronique, informatique et communication) permettent de rechercher des solutions susceptibles d'aider les conducteurs à éviter les accidents.

#### **Sécurité passive des véhicules et de leurs éléments (comportement au choc)**

Dans ce domaine, les Règlements et RTM de l'ONU visent à minimiser les risques et la gravité des blessures des occupants d'un véhicule et/ou des autres usagers de la route en cas d'accident. Les statistiques sur les accidents de la route sont d'un grand secours pour déterminer les problèmes de sécurité qui nécessitent l'élaboration d'un nouveau Règlement ou RTM de l'ONU ou la modification d'un Règlement de l'ONU en vigueur pour soutenir, par une analyse coût-bénéfice appropriée, toute demande d'amélioration

des caractéristiques réglementaires dans ce domaine. Cet élément est important au regard de l'impact général des nouvelles prescriptions sur la construction des véhicules, leur conception et leur coût. On peut notamment citer les Règlements et RTM de l'ONU élaborés dans les domaines suivants: capacité de la structure d'un véhicule à absorber l'énergie en cas de choc et à résister aux intrusions dans l'habitacle, systèmes de retenue et de protection pour les enfants et les adultes, structure des sièges, vitrage, verrouillage et fixation des portes, protection des piétons et qualité des casques de protection pour conducteurs de motocycles. Ce secteur technologique évolue lui aussi rapidement et devient de plus en plus complexe. On peut citer pour exemple les dispositifs de protection perfectionnés dont la performance s'adapte aux circonstances de divers types d'accidents. Par ailleurs, l'évolution de la gamme des véhicules soulève des problèmes de compatibilité et d'agressivité.

### **Considérations liées à l'environnement**

Des Règlements et RTM de l'ONU spéciaux ont été établis concernant les exigences de sécurité particulières des véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) et à l'électricité. Les Règlements et RTM de l'ONU existants ont été adaptés et le seront chaque fois que nécessaire afin de tenir compte des nouvelles technologies telles que celle des véhicules hybrides à recharge extérieure. Une équipe spéciale chargée du projet «véhicules à hydrogène et à pile à combustible» a été constituée en vue de l'élaboration de RTM de l'ONU couvrant les questions liées à la fois à la sécurité et à l'environnement pour ces véhicules.

### **Considérations générales de sécurité**

Les Règlements et RTM de l'ONU élaborés dans ce domaine portent sur les caractéristiques des véhicules et de leurs éléments qui ne sont pas directement liés aux secteurs susmentionnés. Par exemple les essuie-glaces et les lave-glaces, les commandes et l'affichage, ainsi que les vitrages, sont regroupés sous cette rubrique qui englobe par ailleurs la prévention des vols et les questions liées aux véhicules de transport en commun dont les conditions de fonctionnement nécessitent des compétences particulières.

### **Questions techniques particulières**

Dans certains cas, un problème particulier doit être résolu d'urgence ou exige des connaissances spécialisées. Un groupe informel spécial peut alors être chargé d'analyser le problème et d'élaborer une proposition de Règlement ou de RTM de l'ONU. Bien que ce type d'arrangement ait traditionnellement été limité au minimum, la rapidité de la mise au point de technologies nouvelles complexes rend de plus en plus nécessaire le recours à cette méthode.

### **Organes subsidiaires du WP.29 responsables des différents Règlements de l'ONU**

Le WP.29 confie à ses organes subsidiaires la préparation de recommandations techniques relatives aux propositions de nouveaux Règlements et RTM de l'ONU et d'amendements à des Règlements de l'ONU en vigueur dont il est saisi. Chacun de ces organes subsidiaires est constitué d'experts des questions relevant de sa compétence. Cette répartition des responsabilités remonte à l'époque des «groupes de rapporteurs» dont certains ont par la suite été fusionnés pour constituer les «réunions d'experts» actuelles. Leur activité s'est avérée si utile et si indispensable qu'ils ont été dotés d'un statut permanent au sein de la CEE et sont depuis peu désignés par l'appellation «groupes de travail». Ils sont aujourd'hui au nombre de six. Afin de respecter la tradition et de maintenir la continuité en ce qui concerne la désignation de ces organes subsidiaires, l'abréviation «GR» (qui remonte à l'époque des «groupes de rapporteurs», ainsi qu'ils étaient désignés en français) a été conservée dans les sigles servant à les désigner et dans les cotes de leurs documents:

Responsables de la sécurité active:	Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE); Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF);
Responsable de la sécurité passive:	Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP);

Responsables de la protection de l'environnement:

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE);  
Groupe de travail du bruit (GRB);

Responsable des questions générales de sécurité, y compris pour les véhicules de transport en commun:

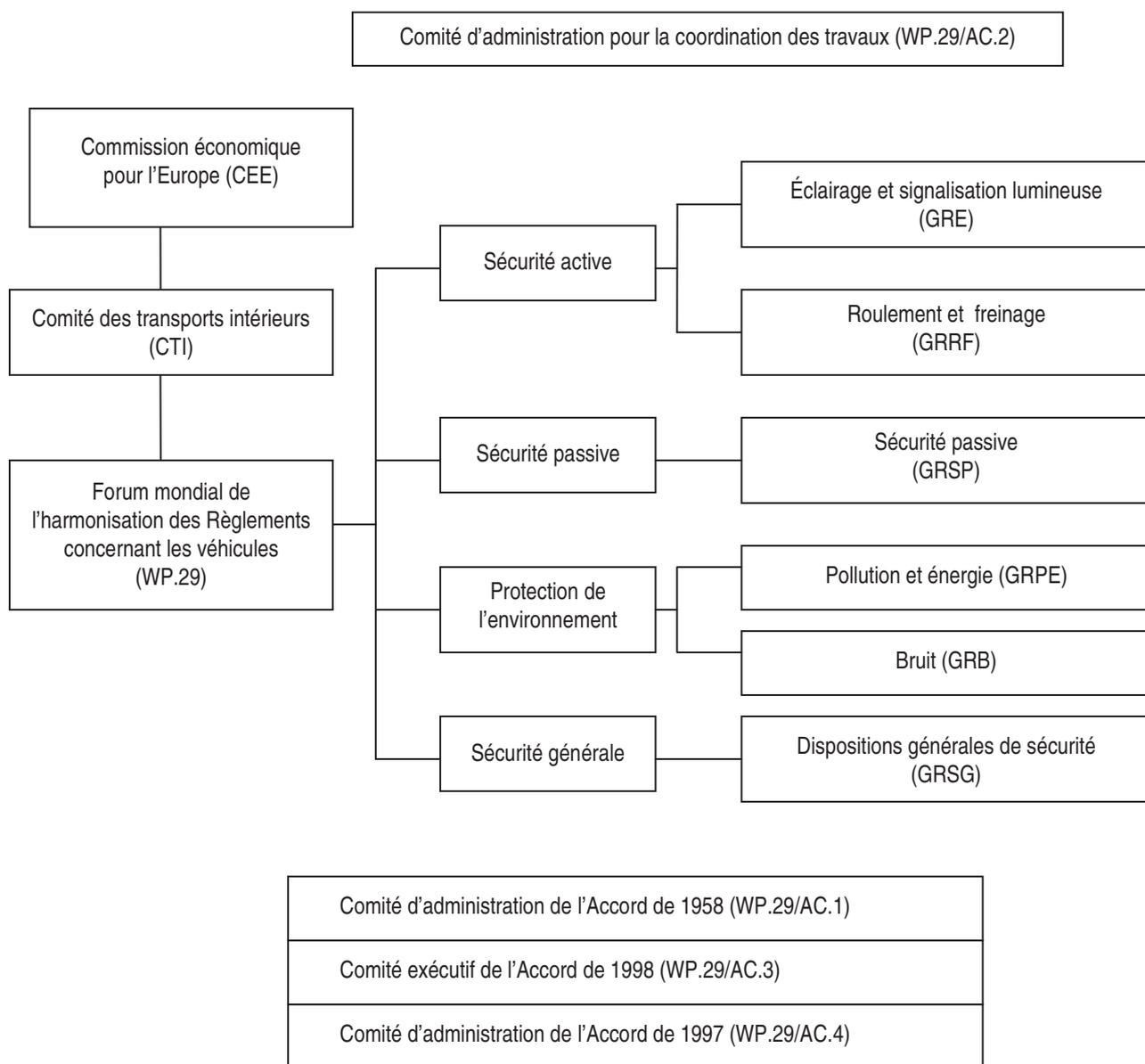
Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG);

Questions techniques particulières:

Groupes informels créés par les groupes de travail du WP.29 ou directement par le WP.29, auxquels ils font rapport.

## Tableau 1

### Organigramme du WP.29



## Chapitre III

### Accords administrés par le WP.29

#### Accord de 1958

L'Accord de 1958, en date du 20 mars 1958, entré en vigueur le 20 juin 1959, a été modifié le 10 novembre 1967 puis révisé le 16 octobre 1995. Il a pour objet de définir des procédures pour l'adoption de prescriptions uniformes concernant les véhicules à moteur neufs et leurs équipements et la reconnaissance réciproque des homologations délivrées selon les Règlements de l'ONU joints en annexe à cet accord. Les Règlements de l'ONU adoptés par les Parties contractantes en application de l'Accord régissent l'homologation des véhicules à moteur et des équipements vendus sur leur territoire. L'Accord vise les prescriptions de sécurité et celles relatives à l'environnement (pollution atmosphérique et nuisances sonores), à l'énergie et à la protection contre le vol.

À l'heure actuelle, la reconnaissance réciproque au titre de l'Accord ne vaut que pour les équipements et les entités techniques et non pour l'ensemble du véhicule. En mars 2010, le Forum mondial (WP.29) a décidé de lancer un projet de mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et a créé un groupe informel dont le mandat couvre la période 2010-2016. Outre ses travaux liés à l'IWVTA, le groupe informel fera l'inventaire des dispositions de l'Accord de 1958 qui ont besoin d'être révisées ou complétées.

L'Accord de 1958 compte aujourd'hui 50 Parties contractantes, dont 41 sont des pays européens membres de la CEE. Les autres sont l'Union européenne (Organisation d'intégration économique régionale), le Japon, l'Australie, l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, la Malaisie, la Thaïlande et la Tunisie. On trouvera au tableau 2 la liste des Parties contractantes à l'Accord et la date de son application par ces Parties.

Cent vingt-sept Règlements de l'ONU sont annexés à l'Accord. Ils portent sur toutes les catégories de véhicules routiers et d'engins mobiles non routiers, y compris leurs pièces et équipements. Leur adoption par les Parties contractantes n'est pas uniforme. La reconnaissance réciproque des homologations de type entre les Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU a facilité le commerce des véhicules à moteur et de leurs équipements dans un premier temps dans l'ensemble de l'Europe, désormais dans le monde entier.

En particulier, au cours des dernières années, l'Union européenne a décidé de remplacer le plus grand nombre possible de ses directives par les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 et de faire directement référence à ces Règlements de l'ONU dans ses textes administratifs. Le texte intégral de l'Accord de 1958 est reproduit à l'annexe II.

#### Principaux éléments de l'Accord de 1958

- Les membres de la CEE, ainsi que les Membres de l'Organisation des Nations Unies et des organisations régionales d'intégration économique qui participent aux activités de la CEE peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord de 1958 (art. 6).
- L'Accord de 1958 vise à établir des Règlements de l'ONU concernant les véhicules à roues, les équipements et les pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations, à l'intention des Parties contractantes qui choisissent d'en appliquer les prescriptions en grande partie par le système d'homologation de type.
- Le Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) est composé de toutes les Parties contractantes audit Accord. Il supervise le processus d'élaboration et de modification des Règlements de l'ONU et adopte les Règlements de l'ONU ou les amendements y relatifs qui lui sont proposés.

- L'Accord n'exclut pas que les pays dont les règles et règlements sont appliqués en vertu d'une procédure d'autocertification (certification par le constructeur) deviennent Parties contractantes (art. 1, par. 1), et il admet l'autocertification comme procédure alternative à l'homologation de type (art. 2).
- Aux termes de l'Accord, les nouveaux Règlements de l'ONU et les amendements aux Règlements de l'ONU en vigueur sont établis lorsqu'ils recueillent les deux tiers des voix des Parties contractantes présentes et votantes. Une fois établi, un Règlement est communiqué au Secrétaire général de l'ONU puis notifié à chaque Partie contractante.
- Le nouveau Règlement de l'ONU ou l'amendement à un Règlement de l'ONU existant entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié leur désaccord au Secrétaire général dans les six mois après la notification, sauf si plus d'un tiers des Parties contractantes ont présenté des objections auquel cas le Règlement de l'ONU ou l'amendement n'entre en vigueur à l'égard d'aucune Partie contractante.
- Les Règlements de l'ONU relevant de l'Accord de 1958 doivent indiquer des prescriptions techniques qui, s'il y a lieu, comprennent des variantes; les méthodes d'essai prévues pour démontrer que les performances satisfont aux prescriptions; les conditions régissant l'octroi des homologations de type et leur reconnaissance réciproque, y compris, le cas échéant, les marques d'homologation et les conditions visant à assurer la conformité de la production; et leur date d'entrée en vigueur (art. 1, par. 2).
- Une Partie contractante qui a adopté un Règlement de l'ONU annexé à l'Accord est habilitée à octroyer des homologations de type pour les équipements et les pièces de véhicule à moteur visés dans ce règlement et elle est tenue d'accepter l'homologation de type de toute autre Partie contractante ayant adopté le même Règlement de l'ONU.
- L'Accord autorise aussi à une Partie contractante, avec préavis, à commencer d'appliquer un Règlement de l'ONU annexé à l'Accord ou à cesser d'appliquer ce règlement, auquel cas elle est tenue de notifier au Secrétaire général de l'ONU sa décision un an à l'avance.
- Les Parties contractantes qui délivrent des homologations de type sont tenues d'avoir les compétences requises à cet effet, ainsi que celles visant à assurer la conformité de la production. Chaque Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU par le système d'homologation de type peut refuser les homologations si les conditions susmentionnées ne sont pas remplies.

## Tableau 2

### Parties contractantes à l'Accord de 1958

Concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Date d'entrée en vigueur:   Version originale: 20 juin 1959  
Révision 1: 10 novembre 1967  
Révision 2: 16 octobre 1995

<i>Symbole CEE</i>	<i>Partie contractante</i>	<i>Devenue Partie à l'Accord le</i>
E 1	Allemagne <sup>1</sup>	28 janvier 1966
E 2	France	20 juin 1959
E 3	Italie	26 avril 1963
E 4	Pays-Bas	29 août 1960
E 5	Suède	20 juin 1959
E 6	Belgique	5 septembre 1959
E 7	Hongrie	2 juillet 1960
E 8	République tchèque <sup>2</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 1993
E 9	Espagne	10 octobre 1961
E 10	Serbie <sup>3</sup>	12 mars 2001
E 11	Royaume-Uni	16 mars 1963
E 12	Autriche	11 mai 1971
E 13	Luxembourg	12 décembre 1971
E 14	Suisse	28 août 1973
E 16	Norvège	4 avril 1975
E 17	Finlande	17 septembre 1976
E 18	Danemark	20 décembre 1976
E 19	Roumanie	21 février 1977
E 20	Pologne	13 mars 1979
E 21	Portugal	28 mars 1980
E 22	Fédération de Russie	17 février 1987
E 23	Grèce	5 décembre 1992
E 24	Irlande <sup>4</sup>	24 mars 1998

<sup>1</sup> Avec effet au 3 octobre 1990, la République démocratique allemande a rejoint la République fédérale d'Allemagne.

<sup>2</sup> Succession de la Tchécoslovaquie, Notification dépositaire C.N.229.1993.TREATIES, du 14 décembre 1993.

<sup>3</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.276.2001.TREATIES-3, du 2 avril 2001.

<sup>4</sup> Par adhésion de l'Union européenne à l'Accord, le 24 mars 1998.

<i>Symbole CEE</i>	<i>Partie contractante</i>	<i>Devenue Partie à l'Accord le</i>
E 25	Croatie <sup>5</sup>	8 octobre 1991
E 26	Slovénie <sup>6</sup>	25 juin 1991
E 27	Slovaquie <sup>7</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 1993
E 28	Bélarus	2 juillet 1995
E 29	Estonie	1 <sup>er</sup> mai 1995
E 31	Bosnie-Herzégovine <sup>8</sup>	6 mars 1992
E 32	Lettonie	18 janvier 1999
E 34	Bulgarie	21 janvier 2000
E 35	Kazakhstan	8 janvier 2011
E 36	Lituanie	29 mars 2002
E 37	Turquie	27 février 1996
E 39	Azerbaïdjan	14 juin 2002
E 40	Ex-République yougoslave de Macédoine <sup>9</sup>	17 novembre 1991
E 42	Union européenne <sup>10</sup>	24 mars 1998
E 43	Japon	24 novembre 1998
E 45	Australie	25 avril 2000
E 46	Ukraine	30 juin 2000
E 47	Afrique du Sud	17 juin 2001
E 48	Nouvelle-Zélande	26 janvier 2002
E 49	Chypre <sup>11</sup>	1 <sup>er</sup> mai 2004
E 50	Malte <sup>11</sup>	1 <sup>er</sup> mai 2004
E 51	République de Corée	31 décembre 2004
E 52	Malaisie <sup>12</sup>	4 avril 2006
E 53	Thaïlande <sup>13</sup>	1 <sup>er</sup> mai 2006
E 54	Albanie	5 novembre 2011
E 56	Monténégro <sup>14</sup>	3 juin 2006
E 58	Tunisie	1 <sup>er</sup> janvier 2008

<sup>5</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.66.1994.TREATIES-10, du 31 mai 1994.

<sup>6</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.439.1992.TREATIES-53, du 18 mars 1993.

<sup>7</sup> Succession de la Tchécoslovaquie, Notification dépositaire C.N.184.1993.TREATIES, reçue le 20 juillet 1994.

<sup>8</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.35.1994.TREATIES, du 2 mai 1994.

<sup>9</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.142.1998.TREATIES-33, datée du 4 mai 1998.

<sup>10</sup> Les homologations sont accordées par ses États membres qui utilisent leur symbole CEE respectif.

<sup>11</sup> Par adhésion à l'Union européenne, le 1<sup>er</sup> mai 2004.

<sup>12</sup> N'est pas liée par l'article 10 de l'Accord.

<sup>13</sup> N'est liée par aucun Règlement ni par l'article 10 de l'Accord.

<sup>14</sup> Succession de la Yougoslavie, Notification dépositaire C.N.1346.2006.TREATIES-3, du 1<sup>er</sup> mars 2007.

## **L'Accord mondial de 1998**

L'Accord mondial de 1998 a été négocié et conclu sous les auspices de la CEE, avec pour chef de file la Communauté européenne, les États-Unis d'Amérique et le Japon. Il a été ouvert à la signature le 25 juin 1998. Les États-Unis d'Amérique ont été le premier pays signataire. L'Accord établit une procédure par laquelle les pays de toutes les régions du monde peuvent élaborer conjointement des Règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU concernant la sécurité, la protection de l'environnement, l'alimentation énergétique et la protection contre le vol des véhicules à roues, ainsi que de leurs équipements et de leurs pièces dont, notamment, ceux nécessaires à la construction du véhicule, les systèmes d'échappement, les pneumatiques, les moteurs, les écrans insonorisants, les alarmes antivols, les dispositifs d'avertissement et les dispositifs de retenue pour enfants.

L'objectif essentiel de l'Accord de 1998 est une amélioration continue, au niveau mondial, de la sécurité, une réduction de la pollution de l'environnement, du rendement énergétique et de la protection contre le vol des véhicules à roues ainsi que de leurs équipements et de leurs pièces par l'établissement de prescriptions techniques uniformes dans le monde entier. La réalisation de ces objectifs s'accompagnera d'un cadre réglementaire prévisible pour l'industrie automobile mondiale ainsi que pour les consommateurs et leurs associations. Contrairement à l'Accord de 1958, l'Accord mondial de 1998 ne contient pas de dispositions relatives à la reconnaissance réciproque des homologations, ce qui permet donc aux pays qui ne sont pas prêts ou à même d'assumer les obligations inhérentes à la reconnaissance réciproque de participer concrètement à l'élaboration de Règlements techniques mondiaux de l'ONU indépendamment de la nature de leurs procédures de mise en œuvre et d'application. Le texte intégral de l'Accord est reproduit à l'annexe III.

L'Accord de 1998 est entré en vigueur le 25 août 2000 pour huit Parties contractantes et il compte actuellement 33 Parties contractantes et un pays signataire. On trouvera au tableau 3 la liste de ces Parties contractantes et les dates d'adhésion et d'entrée en vigueur de l'Accord sur leur territoire.

### **Principaux éléments de l'Accord mondial de 1998**

- Les membres de la CEE ainsi que les autres Membres de l'Organisation des Nations Unies et des organisations régionales d'intégration économique constituées de pays membres de la CEE peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord de 1998. Les institutions spécialisées et les organisations dotées du statut consultatif conformément aux dispositions de l'Accord peuvent participer en cette qualité aux délibérations présentant pour elles un intérêt particulier (art. 2).
- Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 est composé de toutes les Parties contractantes à l'Accord. Il supervise le processus de recommandation, d'élaboration et de modification des Règlements techniques mondiaux de l'ONU qu'il adopte ainsi que leurs amendements, lorsqu'ils ont été formulés.
- L'Accord reconnaît expressément l'importance d'une amélioration continue de la sécurité et de la protection de l'environnement, à un degré élevé, et le droit des autorités nationales et locales d'adopter et de faire appliquer des Règlements techniques qui, pour la protection de la santé et de l'environnement, soient plus stricts que ceux établis au niveau mondial (préambule).
- L'Accord précise expressément qu'il a notamment pour objet d'assurer que les mesures prises dans son cadre ne favorisent ni n'entraînent un abaissement des niveaux de sécurité et de protection de l'environnement sur le territoire des Parties contractantes, y compris au niveau local (art. 1).
- Dans la mesure où cela concorde avec la recherche d'un degré élevé de protection de l'environnement et de sécurité des véhicules, l'Accord s'efforce aussi de promouvoir l'harmonisation mondiale des Règlements de l'ONU concernant les véhicules à roues et les moteurs (préambule).

- L'Accord souligne que l'élaboration des Règlements techniques mondiaux de l'ONU sera transparente (art. 1).
- L'annexe A de l'Accord dispose que le terme «transparence» vise des procédures conçues pour permettre de porter des points de vue et des arguments à l'attention:
  - Des réunions du WP.29 et des groupes de travail par l'intermédiaire d'organisations dotées du statut consultatif;
  - Des réunions des groupes de travail, du WP.29 et du Comité exécutif par l'intermédiaire de consultations préalables avec des représentants des Parties contractantes.
- Pour l'établissement de Règlements techniques mondiaux de l'ONU, l'Accord prévoit deux démarches différentes. La première consiste à harmoniser les Règlements ou normes existants. La seconde à établir un nouveau Règlement technique mondial de l'ONU, lorsqu'il n'en existe pas (art. 6, par. 6.2 et 6.3) (voir tableau 4).
- L'Accord prévoit que les Règlements existants des Parties contractantes qu'il convient d'harmoniser soient inscrits au Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles afin de faciliter leur transformation en Règlements techniques mondiaux de l'ONU. Un Règlement est ajouté au Recueil s'il fait l'objet d'un vote favorable d'au moins un tiers des Parties contractantes présentes et votantes, dont la voix de la Communauté européenne, du Japon ou des États-Unis d'Amérique. Le nombre des inscriptions au Recueil ou de leur retrait sera directement fonction de l'existence de Règlements qu'il convient d'harmoniser (art. 5).
- Le processus d'élaboration d'un Règlement technique mondial de l'ONU harmonisé prévoit l'examen, sous l'angle technique, des Règlements existants des Parties contractantes et de ceux de l'ONU ainsi que des normes volontaires internationales pertinentes (par exemple celles de l'Organisation internationale de normalisation). S'il en existe, on procède aussi à l'examen des évaluations comparées des avantages des Règlements de l'ONU (ou évaluation de l'équivalence fonctionnelle) (art. 1, par. 1.1.2 et art. 6, par. 6.2).
- Le processus d'élaboration d'un nouveau Règlement technique mondial de l'ONU prévoit une évaluation de son efficacité technique et économique, une évaluation comparée des avantages potentiels et du rapport coût-efficacité des autres prescriptions réglementaires et une indication de la ou des méthodes d'essai qui permettront de démontrer que les dispositions sont respectées (art. 6, par. 6.3).
- La procédure d'amendement de tout Règlement technique mondial de l'ONU doit être conforme à celle énoncée au paragraphe 6.3 pour l'inscription dudit Règlement (art. 6, par. 6.4).
- L'inscription d'un nouveau Règlement technique mondial de l'ONU doit être adoptée par consensus. Si l'une quelconque des Parties contractantes vote contre un Règlement technique mondial de l'ONU recommandé, il ne sera donc pas inscrit (annexe B, art. 7, par. 7.2).
- Une fois harmonisés ou élaborés, les Règlements techniques mondiaux de l'ONU sont inscrits dans un Registre mondial qui fait office de dépositaire des Règlements techniques mondiaux de l'ONU susceptibles d'être adoptés par des pays du monde entier.
- Le fait qu'un Règlement technique mondial de l'ONU ait été établi ne contraint pas les Parties contractantes à lui donner force de loi. Elles conservent le droit de décider ou non d'adopter tout Règlement technique établi en tant que Règlement technique mondial de l'ONU relevant de l'Accord (préambule et art. 7).

- Conformément à la reconnaissance de ce droit, les Parties contractantes n'ont que des obligations limitées lorsqu'un Règlement technique mondial de l'ONU est établi en vertu de l'Accord. Toute Partie contractante qui vote en faveur de l'établissement d'un Règlement technique mondial de l'ONU est tenue de soumettre ledit Règlement à la procédure qu'elle utilise pour lui donner force de loi (art. 7). Les autres obligations prévues par l'Accord ont trait à la notification de la décision d'adopter un Règlement technique mondial de l'ONU et à la date effective d'application de ce Règlement, à la notification de la décision de ne pas adopter le Règlement, à la décision de l'abroger ou de le modifier, etc.
- L'Accord autorise les Règlements techniques mondiaux de l'ONU à prévoir un degré de sévérité «mondial» pour la plupart des Parties tandis qu'il existera des degrés «variables» pour les pays en développement, de telle sorte que tous les pays, y compris les moins développés, puissent participer à l'élaboration, à l'établissement et à l'adoption de Règlements techniques mondiaux de l'ONU. Il est envisagé qu'un pays en développement puisse au début opter pour l'un des degrés les moins élevés avant d'adopter des prescriptions de plus en plus exigeantes (art. 4).

### Tableau 3

#### Parties contractantes à l'Accord mondial de 1998

Concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux de l'ONU applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (E/ECE/TRANS/132 et Corr.1)

Date d'entrée en vigueur: Version originale: 25 août 2000

<i>Partie contractante</i>	<i>Date d'adhésion</i>	<i>Entrée en vigueur</i>
Canada	22 juin 1999	25 août 2000 <sup>1</sup>
États-Unis d'Amérique	25 juin 1998	25 août 2000 <sup>1</sup>
Japon	3 août 1999	25 août 2000 <sup>1</sup>
France	22 septembre 1999	25 août 2000 <sup>1</sup>
Royaume-Uni	10 janvier 2000	25 août 2000 <sup>1</sup>
Union européenne	18 octobre 1999	25 août 2000 <sup>1</sup>
Allemagne	11 mai 2000	25 août 2000 <sup>1</sup>
Fédération de Russie	26 juillet 2000	25 août 2000 <sup>1</sup>
République populaire de Chine	10 octobre 2000	9 décembre 2000
République de Corée	2 novembre 2000	1 <sup>er</sup> janvier 2001
Italie	1 <sup>er</sup> décembre 2000	30 janvier 2001
Afrique du Sud	14 juin 2000	17 juin 2001
Finlande	8 juin 2001	7 août 2001
Hongrie	22 juin 2001	27 août 2001
Turquie	3 juillet 2001	1 <sup>er</sup> septembre 2001
Slovaquie	7 novembre 2001	6 janvier 2002
Nouvelle-Zélande <sup>2</sup>	27 novembre 2001	26 janvier 2002
Pays-Bas <sup>3</sup>	4 janvier 2002	5 mars 2002
Azerbaïdjan	15 avril 2002	14 juin 2002
Espagne	24 août 2000	22 juin 2002
Roumanie	25 avril 2002	24 juin 2002
Suède	3 décembre 2002	1 <sup>er</sup> février 2003
Norvège	30 septembre 2004	29 novembre 2004

<sup>1</sup> L'Accord est entré en vigueur le 25 août 2000 (voir Notification dépositaire C.N.557.2000.TREATIES-8).

<sup>2</sup> Nouvelle-Zélande: exclusion territoriale pour les Tokélaou (27 novembre 2001, Notification dépositaire C.N.1497.2001.TREATIES-7, du 4 janvier 2002).

<sup>3</sup> Pays-Bas: application territoriale pour les Antilles néerlandaises (30 avril 2003, Notification dépositaire C.N.343.2003.TREATIES-1, du 29 juin 2003).

---

<i>Partie contractante</i>	<i>Date d'adhésion</i>	<i>Entrée en vigueur</i>
Chypre	12 avril 2005	11 juin 2005
Luxembourg	16 septembre 2005	15 novembre 2005
Malaisie	3 février 2006	4 avril 2006
Inde	21 février 2006	22 avril 2006
Lituanie	26 mai 2006	25 juillet 2006
République de Moldova	16 janvier 2007	17 mars 2007
Tunisie	2 novembre 2007	1 <sup>er</sup> janvier 2008
Australie	8 avril 2008	7 juin 2008
Kazakhstan	28 juin 2011	27 août 2011
Tadjikistan	28 décembre 2011	26 février 2012

---

## **Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique**

L'Accord de 1997 en date du 13 novembre 1997 a été conclu à Vienne à l'occasion de la Conférence régionale de la CEE sur les transports et l'environnement. Il définit le cadre juridique et les procédures concernant l'adoption de Règles uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules en circulation et à la délivrance de certificats de contrôle technique internationaux. Le texte intégral de l'Accord est reproduit à l'annexe IV.

Au moment de la conclusion de l'Accord, la situation réglementaire et technique pour les véhicules utilitaires lourds était très variable d'un pays européen à l'autre et l'on était d'avis qu'il serait utile de fixer un niveau minimal de performance environnementale pour ces véhicules afin de faciliter la circulation intra-européenne des véhicules utilitaires. Dans les faits, la situation a évolué rapidement après 1997 et l'Union européenne a décidé de ne pas devenir Partie contractante à cet accord.

L'Accord de 1997 n'est donc pas, en Europe, un élément important du système international de réglementation pour les véhicules.

Des Règles techniques de l'ONU relatives au contrôle technique des véhicules ont néanmoins été annexées à l'Accord, avec la contribution technique des participants aux travaux du WP.29, et en particulier du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA). Ces Règles peuvent être jugées utiles par les pays qui souhaitent introduire dans leur législation nationale un système de contrôle technique périodique fondé sur l'expérience internationale.

Il est envisagé, avec la coopération et l'appui du CITA, qui regroupe un grand nombre de membres à l'échelle internationale, d'élaborer et de mettre à jour régulièrement les Règles techniques de l'ONU annexées à l'Accord.

### **Principaux éléments de l'Accord de 1997**

- Les membres de la CEE, ainsi que les autres Membres de l'Organisation des Nations Unies et des organisations régionales d'intégration économique qui participent aux activités de la CEE, peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord de 1997 (art. 4).
- L'Accord de 1997 définit le cadre juridique et les procédures concernant l'adoption de Règles de l'ONU uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules en circulation et la reconnaissance réciproque des certificats délivrés à l'issue de ces contrôles.
- En vertu de l'Accord, les nouvelles Règles de l'ONU et les amendements apportés aux Règles existantes sont établis lorsqu'ils recueillent les deux tiers des voix des Parties contractantes présentes et votantes. Ils sont alors communiqués au Secrétaire général de l'ONU qui notifie ensuite chaque Partie contractante (art. 1 et 2).
- Une nouvelle Règle de l'ONU ou un amendement apporté à une Règle de l'ONU existante entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié le Secrétaire général de leur désaccord dans les six mois suivant la notification, à moins que plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient fait objection. En pareil cas, la Règle de l'ONU ou l'amendement n'entre en vigueur pour aucune Partie contractante.
- Les Règles établies en application de l'Accord de 1997 donnent la liste des points à contrôler et les principaux motifs de non-délivrance du certificat de contrôle. Les techniques de contrôle doivent faire appel aux équipements actuellement disponibles sans qu'il soit nécessaire de démonter ou ôter une pièce quelconque du véhicule.
- Le certificat international de contrôle technique délivré par l'organisme agréé d'une Partie contractante doit être l'objet d'une reconnaissance réciproque par les autres Parties contractantes appliquant la ou les mêmes Règles.

- Les procès-verbaux de contrôle technique utilisés par les Parties contractantes à l'Accord peuvent aussi être admis. Un modèle de ces procès-verbaux doit être communiqué au secrétariat du WP.29 pour l'information des Parties contractantes.
- L'Accord autorise aussi une Partie contractante, après un préavis, à commencer d'appliquer une Règle de l'ONU annexée à l'Accord ou de cesser d'appliquer une Règle de l'ONU, auquel cas elle est tenue de notifier sa décision un an à l'avance au Secrétaire général de l'ONU.

## Tableau 4

### Parties contractantes à l'Accord de 1997

Concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (ECE/RCTE/CONF./4 et ECE/RCTE/CONF./4/Corr.2)

Date d'entrée en vigueur: Version originale: 27 janvier 2001

<i>Partie contractante</i>	<i>Date de signature/de ratification/ d'acceptation/d'adhésion</i>	<i>Application de l'Accord le</i>
Fédération de Russie	13 novembre 1997, par signature	27 janvier 2001
Estonie	9 septembre 1998, par adhésion	27 janvier 2001
Pays-Bas	5 février 1999, par ratification	27 janvier 2001
Roumanie	24 février 1999, par ratification	27 janvier 2001
Hongrie	28 novembre 2000, par ratification	27 janvier 2001
Finlande	20 avril 2001, par ratification	19 juin 2001
Bulgarie	11 juillet 2003, par adhésion	9 septembre 2003
Bélarus	3 mars 2004, par adhésion	1 <sup>er</sup> mai 2004
Albanie	23 décembre 2004, par adhésion	20 février 2005
Ukraine	17 janvier 2007, par ratification	18 mars 2007
République de Moldova	6 décembre 2007, par adhésion	3 février 2008
Kazakhstan	24 mars 2011, par adhésion	23 mai 2011

#### *Pays signataires, en attente de ratification*

Autriche	13 novembre 1997
Belgique	13 novembre 1997
Chypre	13 novembre 1997
République tchèque	13 novembre 1997
Danemark	13 novembre 1997
France	13 novembre 1997
Géorgie	13 novembre 1997
Allemagne	13 novembre 1997
Grèce	13 novembre 1997
Irlande	13 novembre 1997
Italie	13 novembre 1997
Portugal	13 novembre 1997
Slovaquie	29 juin 1998
Espagne	13 novembre 1997
Suède	13 novembre 1997
Suisse	13 novembre 1997
Royaume-Uni	13 novembre 1997

## Chapitre IV

### Processus d'élaboration de Règlements par le WP.29

La transformation du WP.29 en un Forum mondial a entraîné l'adoption d'un processus uniforme pour l'élaboration de nouveaux Règlements, de nouveaux RTM et de nouvelles Règles de l'ONU et l'harmonisation ou la modification des Règlements, RTM et Règles existants, conformément aux prescriptions énoncées dans les accords multilatéraux administrés par le WP.29. Chaque accord contient certes des prescriptions spécifiques relatives à l'adoption et à l'application de Règlements, de RTM, de Règles de l'ONU ou d'amendements par ces Parties contractantes, mais le processus d'élaboration technique qui débouche sur la recommandation d'un Règlement, d'un RTM, d'une Règle de l'ONU ou d'un amendement à ces Règlements, RTM et Règles de l'ONU est fondamentalement le même pour tous les accords. Le processus exposé plus bas décrit la séquence des étapes, les éléments clefs et les responsabilités des divers organes subsidiaires du WP.29 en ce qui concerne l'élaboration, l'harmonisation ou l'amendement des Règlements, des RTM et des Règles de l'ONU. Il vaut pour toutes les autres activités de caractère technique du WP.29 (voir tableaux 5 et 6).

#### Présentation des propositions et activités réglementaires

La décision d'entreprendre une activité réglementaire au titre de tout accord administré par le WP.29 est soumise à une démarche commune. La première étape consiste à saisir le WP.29 d'une proposition écrite. Seuls les participants définis dans le mandat et le Règlement intérieur du WP.29 sont habilités à le faire. Le Comité d'administration pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) examine cette proposition et, s'il la juge conforme au mandat du WP.29 en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de protection contre le vol, il recommande au WP.29 de l'inscrire à son ordre du jour.

#### Ordre du jour du WP.29

Les participants au WP.29 examinent toutes les questions que le WP.29/AC.2 a recommandé d'inscrire à l'ordre du jour et lorsqu'elles sont jugées recevables au regard du mandat et de son Règlement intérieur, ils adoptent cet ordre du jour, éventuellement modifié. Le WP.29 décide ensuite quels sont ceux de ses groupes de travail subsidiaires (voir chap. X du Règlement intérieur) qui seront chargés d'effectuer les tâches techniques spécifiques, conformément aux conditions énoncées dans le ou les accords pertinents, selon qu'il convient.

#### Élaboration de Règlements techniques

Le Groupe de travail subsidiaire (GR) concerné du WP.29 se penche sur l'élaboration, l'harmonisation ou la modification des prescriptions techniques des Règlements, des RTM ou Règles de l'ONU applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues. Les travaux portent généralement mais non exclusivement sur les domaines suivants: méthodes d'essai, valeurs limites, normes de conception et/ou de performance des véhicules, marques d'homologation ou de certification, etc.

Les Règlements, RTM et Règles de l'ONU élaborés dans le cadre du WP.29 étant «optionnels», ils n'ont pas force de loi tant qu'ils ne sont pas adoptés et incorporés par les Parties contractantes à un accord dans leur législation nationale (on trouvera à l'annexe VI une présentation de plusieurs systèmes nationaux et régionaux de réglementation et d'application de cette réglementation). Il en découle que les éléments d'un Règlement, d'un RTM ou d'une Règle de l'ONU qui ont trait à son adoption et à son application sont jugés relever de la compétence politique des Parties contractantes aux accords spécifiques. Ces éléments portent notamment sur les points suivants: méthodes d'évaluation de la conformité (homologation de type, autocertification, etc.), procédures d'homologation, reconnaissance réciproque, dates d'entrée en vigueur et procédures d'application. Ils sont précisés dans une annexe au Règlement, RTM et Règle de l'ONU recommandé pour établissement ou adoption selon l'accord concerné. Pour la définition de ces éléments, le GR doit prendre en considération les incidences «techniques» de l'application, telles qu'indiquées dans ledit accord (voir annexes II, III et IV).

Lors de l'élaboration d'un Règlement, d'un RTM ou d'une Règle de l'ONU, le GR concerné doit tenir compte:

- Du ou des objectifs du nouveau Règlement, du nouveau RTM, de la nouvelle Règle de l'ONU ou des amendements à un Règlement, à un RTM ou à une Règle de l'ONU existant comme par exemple l'amélioration de la sécurité des véhicules, la réduction des impacts sur l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol;
- Des meilleures technologies disponibles et, le cas échéant, des améliorations progressives éventuelles des techniques qui marqueront des étapes importantes de la réalisation des objectifs réglementaires et l'obtention des avantages recherchés;
- Des avantages potentiels correspondant aux divers niveaux de technologie et aux niveaux de sévérité réglementaire ou de performance;
- Des coûts tant monétaires que sociaux, qui peuvent être associés à chaque niveau de rigueur réglementaire ou de performance;
- Du rapport ou de l'interaction potentielle entre un Règlement technique, un RTM ou une Règle de l'ONU spécifique et d'autres Règlements, RTM ou Règles de l'ONU en vigueur ou qui seront adoptés par les Parties contractantes à des accords existants administrés par le WP.29.

Tout au long du processus d'élaboration ou de modification de Règlements de l'ONU, le GR présente au WP.29 des rapports d'activité et, lorsque ce dernier lui en donne l'instruction, il effectue des révisions et des compléments d'enquête pour résoudre les problèmes nouveaux liés à la tâche qui lui a été confiée. À l'achèvement de ses travaux, le GR présente au WP.29 une recommandation finale concernant le Règlement, le RTM, la Règle de l'ONU ou l'amendement concerné.

### **Examen par le WP.29 et recommandations**

Lorsqu'un GR lui présente une recommandation finale concernant un Règlement, un RTM ou une Règle de l'ONU nouveau, harmonisé ou modifié, le WP.29 organise l'examen de cette recommandation par tous les participants. Sauf objection de fond ou demande visant à ce que le GR entreprenne des activités complémentaires, le WP.29 communique officiellement la recommandation au Comité de gestion de l'accord correspondant afin que le texte soit établi ou adopté en tant que Règlement, Règlement technique mondial, Règle de l'ONU ou amendement à un instrument existant.

### **Établissement ou adoption de Règlements, de RTM, de Règles de l'ONU et d'amendements à ces Règlements**

Le Comité exécutif de l'Accord concerné (AC.1 pour l'Accord de 1958, AC.3 pour l'Accord mondial de 1998 et AC.4 pour l'Accord de 1997 concernant le contrôle technique périodique) étudie la recommandation en vue de déterminer si elle est conforme aux dispositions et aux prescriptions énoncées dans ledit accord. Dans l'affirmative, ce comité exécutif la met aux voix conformément aux dispositions dudit accord en vue d'établir ou d'adopter le Règlement, la Règle de l'ONU ou l'amendement recommandé. S'il n'est pas établi un Règlement technique mondial de l'ONU selon l'Accord de 1998, cela ne signifie pas que la recommandation ne puisse être adoptée en tant que Règlement de l'ONU selon l'Accord de 1958, et réciproquement. Une fois établi ou adopté, le Règlement de l'ONU, la Règle de l'ONU ou l'amendement est transmis par le Comité exécutif au secrétariat de la CEE à qui il est demandé de le communiquer au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en lui demandant de l'établir officiellement sous les auspices de la CEE. Un nouveau Règlement de l'ONU adopté au titre de l'Accord de 1958 portera la désignation E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add... Un Règlement technique mondial de l'ONU inscrit au Registre mondial prévu par l'Accord mondial de 1998 portera la désignation ECE/TRANS/180/Add... Une Règle de l'ONU établie au titre de l'Accord de 1997 concernant le contrôle technique périodique aura la désignation ECE/RCTE/CONF./4/Add...

## **Information sur les Règlements de l'ONU**

Des informations détaillées sur la situation des Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958, des Règlements techniques mondiaux de l'ONU établis dans le Registre mondial de l'Accord mondial de 1998 et des Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997 sur les contrôles techniques périodiques peuvent être consultées librement sur le site Web du WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

Les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 peuvent être commandés (achetés) à l'adresse suivante:

United Nations Publications Customer Service  
c/o National Book Network  
15200 NBN Way  
P.O. Box 190  
Blue Ridge Summit, PA 17214 – USA  
Numéro de téléphone gratuit: 1-888-254-4286  
Numéro de télécopie gratuit: 1-800-338-4550  
Courriel: [unpublications@nbnbooks.com](mailto:unpublications@nbnbooks.com)

## Chapitre V

### **Dispositions et mesures particulières concernant les accords administrés par le WP.29**

**«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» (Accord de 1998)**

L'Accord de 1998 comporte six dispositions uniques et importantes relatives à l'élaboration et à l'établissement de Règlements techniques mondiaux de l'ONU.

- Il prévoit l'examen des propositions d'élaboration de Règlements émanant des Parties contractantes à l'Accord (art. 3);
- Il précise les critères applicables à l'harmonisation des Règlements du Recueil et des Règlements de l'ONU existants, l'élaboration de nouveaux Règlements techniques mondiaux de l'ONU et la modification des Règlements techniques mondiaux existants (art. 4);
- Il exige que soit établi un Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles contenant les Règlements nationaux ou régionaux existants qui peuvent faire l'objet d'une harmonisation au niveau mondial (art. 5);
- Il exige la création d'un Registre des Règlements techniques mondiaux (art. 6);
- Il précise la procédure d'amendement applicable aux Règlements techniques mondiaux de l'ONU établis (art. 6);
- Il exige un consensus de toutes les Parties contractantes pour l'établissement ou la modification d'un Règlement technique mondial de l'ONU (art. 6, par. 6.3).

Aux termes de l'Accord, les Parties contractantes ne sont pas tenues à un régime spécifique d'évaluation de la conformité (c'est-à-dire homologation de type, autocertification, etc.) ou de s'engager à reconnaître réciproquement les Règlements techniques mondiaux de l'ONU adoptés par d'autres Parties contractantes. Il n'impose pas non plus de mesure d'application. À ce sujet, l'Accord sauvegarde le droit souverain de chaque Partie contractante à mettre en œuvre et faire appliquer le Règlement technique mondial de l'ONU conformément à son propre processus réglementaire national ou régional et/ou à sa législation interne. Pour une description plus détaillée, voir annexe III.

**«Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions» (Accord de 1958, tel que révisé en 1995)**

À l'origine, l'Accord de 1958 avait pour but d'élaborer des Règlements de l'ONU visant à faciliter le libre mouvement et le commerce international des véhicules à roues dans une région d'Europe. Il comportait à cette fin, diverses dispositions destinées à alléger le fardeau que représentaient les essais réglementaires répétitifs et les homologations par les Parties contractantes. Comme on l'a vu plus haut, les amendements ultérieurs à l'Accord ont permis d'en élargir le champ d'application et de susciter la participation de pays situés hors de la région européenne initiale ou dans d'autres parties du monde. Il conserve toutefois certaines des dispositions d'origine qui excluent que certains pays puissent devenir Parties contractantes du fait de leur législation interne. Les dispositions de l'Accord de 1958 présentant un caractère unique, sont les suivantes:

- Dispositions relatives à l'octroi d'une homologation de type après vérification qu'un véhicule, un équipement ou une pièce présenté par un constructeur est conforme aux spécifications

du Règlement de l'ONU considéré. Cette vérification aux fins de l'homologation de type peut être effectuée par une autorité compétente désignée par la Partie contractante qui délivre l'homologation (art. 1);

- Dispositions régissant la reconnaissance réciproque par les Parties contractantes des homologations délivrées par d'autres Parties contractantes (art. 1);
- Dispositions stipulant l'adoption d'un Règlement de l'ONU si dans les six mois suivant sa notification aux Parties contractantes par le Secrétaire général de l'ONU, pas plus d'un tiers des Parties contractantes au moment de la notification ont informé le Secrétaire général de leur désaccord avec le Règlement (art. 1);
- Dispositions relatives à la date d'entrée en vigueur du Règlement de l'ONU à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié leur désaccord au Secrétaire général (art. 1);
- Dispositions selon lesquelles tout produit pour lequel une homologation de type a été délivrée par une Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU annexé à l'Accord est considéré comme conforme à la législation de toutes les Parties contractantes appliquant ledit Règlement (art. 3);
- Dispositions selon lesquelles une Partie contractante dont les autorités compétentes auront déterminé qu'un produit pour lequel une Partie contractante a délivré une homologation de type n'est pas conforme au type homologué doit aviser les autorités compétentes de la Partie contractante qui a délivré l'homologation. Cette Partie contractante doit alors aviser les autres Parties contractantes qui appliquent le Règlement de l'ONU par le système d'homologation de type des mesures prises pour rétablir la conformité de ce produit (art. 4);
- Dispositions selon lesquelles les autorités compétentes de chaque Partie contractante appliquant les Règlements de l'ONU par le système d'homologation de type sont tenues d'envoyer chaque mois aux autorités des autres Parties contractantes une liste des produits qu'elle a refusé d'homologuer ou dont elle a retiré l'homologation pendant le mois considéré (art. 5).

Pour une description plus détaillée des dispositions susmentionnées, voir annexe II.

**«Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles» (Accord de 1997)**

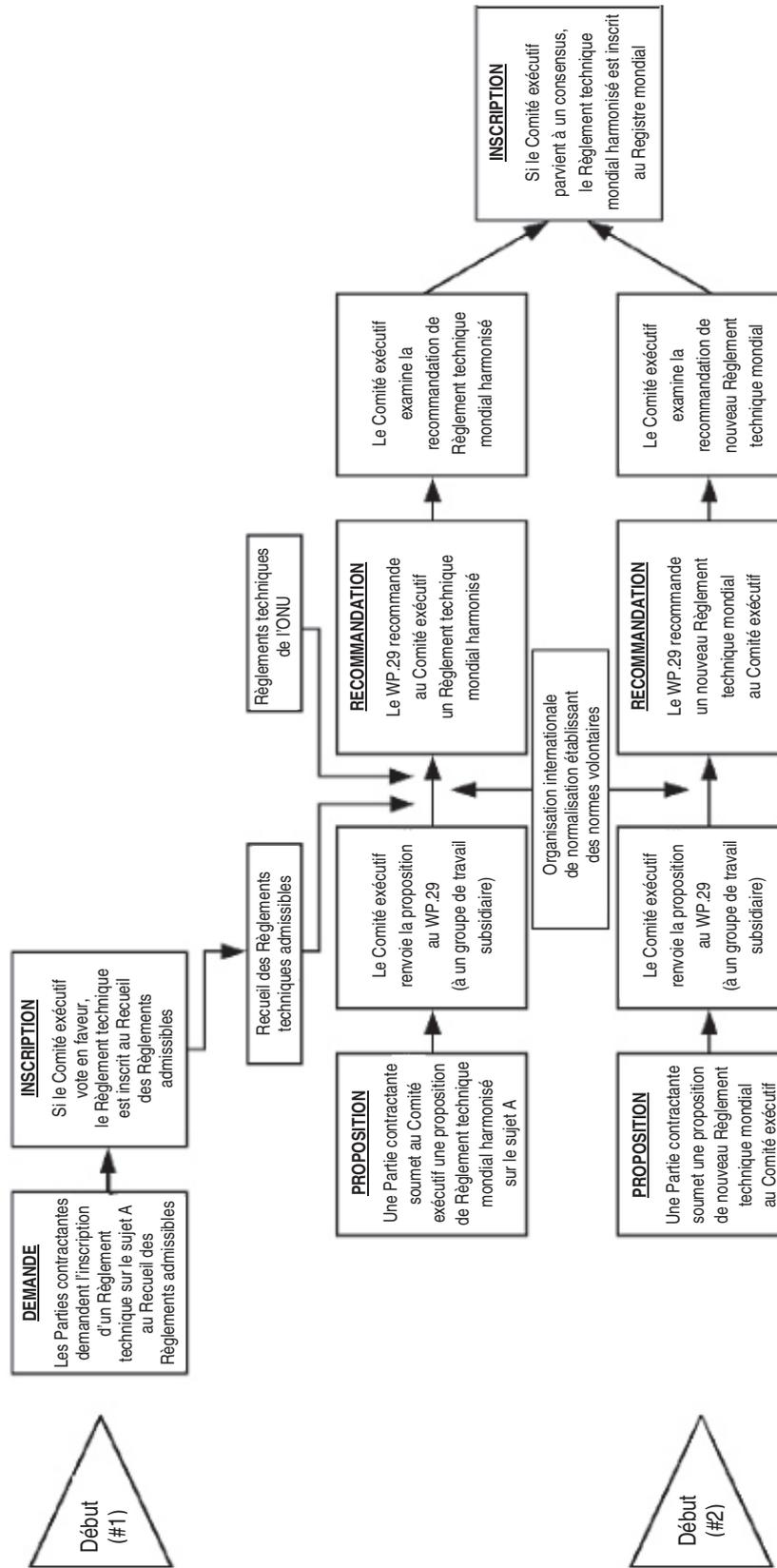
L'Accord de 1997 a été élaboré afin d'assurer que les véhicules en service soient dûment entretenus et contrôlés afin de maintenir tout au long de leur durée utile sans détérioration excessive, la performance pour laquelle ils ont obtenu une homologation de type.

Les dispositions de l'Accord de 1997 relatives à l'établissement de Règles de l'ONU à y annexer ont été calquées sur celles de l'Accord de 1958, dont l'utilité était avérée.

Pour plus de détails, voir annexe IV.

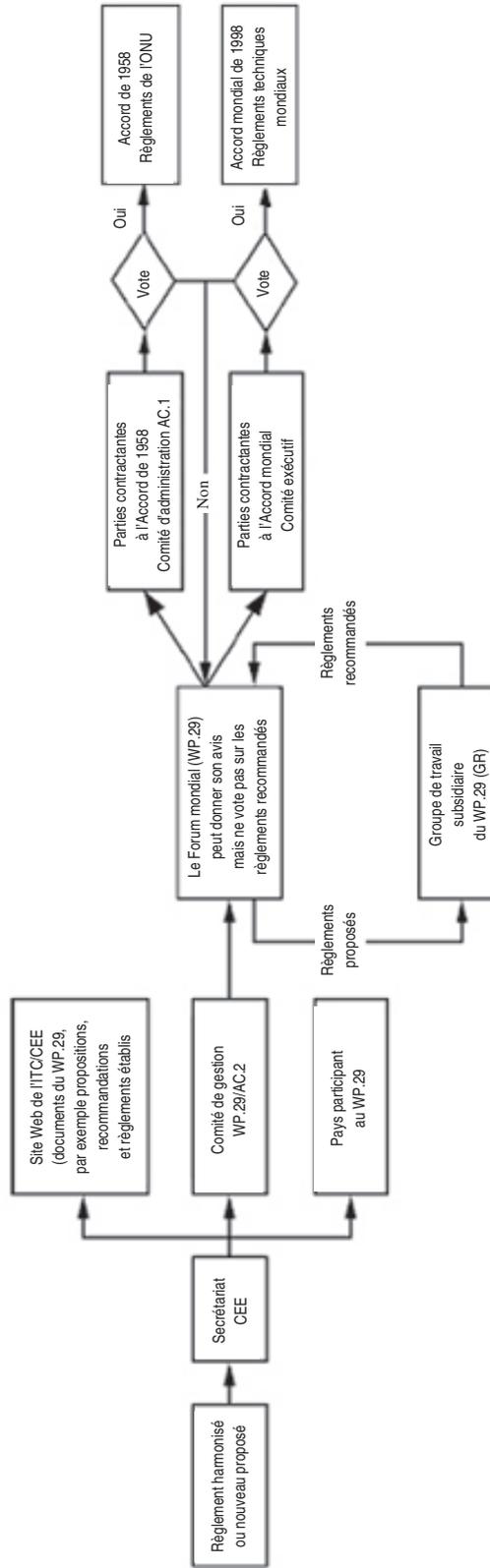
Tableau 5

Établissement de Règlements techniques mondiaux de l'ONU harmonisés (#1) et nouveaux (#2)



**Tableau 6**

**Forum mondial (WP.29) de la CEE**  
**Examen et établissement de Règlements**



# **Annexe I**

## **Mandat et Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)**

(Reproduction des documents TRANS/WP.29/690 et ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1  
dans un texte de synthèse)

## **Mandat du WP.29**

### **Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)**

1. Le Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ci-après dénommé le WP.29), agissant dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (ci-après dénommée la CEE), et placé sous la supervision générale du Comité des transports intérieurs (CTI) doit, à condition que ses activités soient conformes au mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.4) et compatibles avec les Accords énumérés dans l'annexe 1:
  - a) Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à l'harmonisation ou à l'élaboration des règlements ou amendements y relatifs qui peuvent être acceptés mondialement et qui ont pour objet d'améliorer la sécurité routière, de protéger l'environnement, de promouvoir le rendement énergétique et la protection contre le vol, de prévoir des conditions uniformes pour les contrôles techniques périodiques et de renforcer les relations économiques dans le monde conformément aux objectifs définis dans les Accords correspondants;
  - b) Promouvoir la reconnaissance réciproque des homologations, attestations et contrôles techniques périodiques entre les Parties contractantes aux Accords qui prévoient expressément de telles mesures;
  - c) Servir d'organe technique spécialisé pour les Accords pertinents établis sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. Il a pour fonctions d'élaborer des recommandations relatives à l'établissement ou à l'amendement de règlements techniques qui puissent être acceptés mondialement et à des conditions uniformes applicables aux contrôles techniques périodiques conformes aux dispositions desdits Accords;
  - d) Favoriser une participation mondiale à ses activités en encourageant la coopération et la collaboration avec des pays et des organisations régionales d'intégration économique qui ne participent pas encore aux activités du WP.29, en ce qui concerne les questions techniques qui relèvent de celui-ci;
  - e) Encourager tous ses participants à appliquer ou à adopter dans leur législation des règlements techniques harmonisés à l'échelle mondiale et des prescriptions concernant les contrôles périodiques;
  - f) Mettre au point un programme de travail ayant trait aux Accords correspondants de manière coordonnée et logique;
  - g) Créer une ambiance de travail qui facilite l'exécution par les Parties contractantes de leurs obligations énoncées dans les Accords correspondants;
  - h) Veiller à la régularité et à la transparence des séances.
2. Les présents mandat et Règlement intérieur s'appliquent au WP.29 et ne modifient pas les dispositions des Accords énumérés dans l'annexe 1.

# Règlement intérieur du WP.29

## Chapitre I

### Participation

#### Article 1

- a) Sont considérés comme participants les pays qui sont énumérés au paragraphe 7 du mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.4).
- Sont considérés comme participants les pays qui relèvent du paragraphe 11 du mandat de la CEE et qui sont Parties contractantes à un ou plusieurs des Accords énumérés à l'annexe 1.
- Sont considérées comme participantes les organisations régionales d'intégration économique constituées par des pays qui sont membres de la CEE ou Membres de l'Organisation des Nations Unies et qui sont Parties contractantes à un ou plusieurs des Accords énumérés à l'annexe 1.
- b) Les pays qui relèvent du paragraphe 11 du mandat de la CEE peuvent, après en avoir notifié le secrétariat, participer à titre consultatif au sein du WP.29, à l'examen qu'il pourra consacrer à toute question présentant un intérêt particulier pour ce membre.
- c) Les institutions et organisations qui relèvent des paragraphes 12 et 13 du mandat de la CEE peuvent, après en avoir notifié le secrétariat, participer à titre consultatif au sein du WP.29, à l'examen qu'il pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations.

## Chapitre II

### Sessions

#### Article 2

Les sessions ont lieu aux dates fixées par le Secrétaire exécutif de la CEE.

#### Article 3

Les sessions ont ordinairement lieu à l'Office des Nations Unies à Genève, Suisse (ONUG). Si le WP.29 décide de tenir une session donnée ailleurs, les règles et règlements pertinents de l'ONU sont applicables.

#### Article 4

Six (6) semaines au moins avant le commencement d'une session, le secrétariat fait connaître la date d'ouverture de la session et communique un exemplaire de l'ordre du jour provisoire. Les documents de base relatifs à chacune des questions inscrites à l'ordre du jour d'une session sont disponibles sur le site Internet du WP.29 et une copie papier sera communiquée au plus tard six (6) semaines avant l'ouverture de la session. Dans les cas exceptionnels, le secrétariat peut distribuer les documents de base au cours de la session. Les participants, tels qu'ils sont définis à l'article premier, peuvent distribuer des documents informels, avec l'autorisation du Président, en consultation avec le secrétariat, avant ou pendant une session. Ces documents informels doivent porter sur les questions inscrites à l'ordre du jour adopté de la réunion correspondante. Le secrétariat (voir chap. VI) doit, si possible, faire en sorte que les documents informels soient disponibles sur le site Internet du WP.29.

## **Chapitre III**

### **Ordre du jour**

#### **Article 5**

L'ordre du jour provisoire de chaque session du WP.29 est établi par le secrétariat qui consulte le Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) à cet effet (voir chap. IX).

#### **Article 6**

L'ordre du jour provisoire d'une session du WP.29 peut comprendre:

- a) Des questions ayant trait à un des Accords énumérés dans l'annexe 1;
- b) Des questions résultant des travaux de sessions antérieures du WP.29;
- c) Des questions proposées par tout participant du WP.29 et retenues pour le programme de travail du WP.29;
- d) Des questions proposées par le Président ou le Vice-Président de tout organe subsidiaire du WP.29;
- e) Toutes autres questions que le Président ou le Vice-Président du WP.29 ou le secrétariat jugent opportun d'y faire figurer.

#### **Article 7**

Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

#### **Article 8**

Le WP.29 peut modifier l'ordre du jour à tout moment.

#### **Article 9**

L'ordre du jour provisoire de chaque session de tout organe subsidiaire du WP.29 (voir chap. X et annexe 2) est élaboré par le secrétariat en concertation avec le Président et/ou le Vice-Président de cet organe et correspond au programme de travail adopté par le WP.29. Les réunions antérieures définissent en général les grandes lignes de l'ordre du jour de la réunion suivante.

## **Chapitre IV**

### **Représentation et vérification des pouvoirs**

#### **Article 10**

Chaque participant, selon la définition de l'article 1, est représenté aux sessions du WP.29 et de ses organes subsidiaires par un représentant accrédité.

## **Article 11**

Un représentant, selon la définition de l'article 10 ci-dessus, peut se faire accompagner aux sessions du WP.29 par des représentants suppléants et des conseillers; en cas d'absence, il peut être remplacé par un représentant suppléant.

## **Article 12**

Les pouvoirs de chaque représentant nommé au WP.29, ainsi que la liste nominative des représentants suppléants, doivent être adressés au secrétariat avant la date de chaque session du WP.29 et de ses organes subsidiaires.

## **Chapitre V**

### **Bureau**

#### **Article 13**

Le WP.29 élit à la fin de sa dernière réunion de l'année, un Président et un ou plusieurs Vice-Présidents, choisis parmi les représentants des participants selon la définition de l'article 1 a). Ils entrent en fonctions au début de la première réunion de l'année suivante. Le nombre de Vice-Présidents peut varier d'année en année selon les besoins. Les membres du bureau sont rééligibles.

#### **Article 14**

Si le Président cesse de représenter un participant ou n'est plus en mesure de continuer à exercer ses fonctions, un des Vice-Présidents, désigné par les participants selon la définition de l'article 1 a), assume la présidence jusqu'au terme de la période en cours. Dans ce cas, ou si l'un des Vice-Présidents cesse de représenter un participant, ou n'est plus en mesure de continuer à exercer ses fonctions, le WP.29 élit un autre Vice-Président pour la période de temps restant à courir.

#### **Article 15**

Le Vice-Président agissant en qualité de Président a les mêmes pouvoirs et exerce les mêmes fonctions que le Président.

#### **Article 16**

Le Président ou le Vice-Président agissant en qualité de Président prend part au WP.29 en tant que tel et non en tant que représentant du participant selon la définition de l'article 1 a) qui l'a accrédité. Le WP.29 admet alors qu'un représentant suppléant représente ce participant et exerce son droit de vote.

## **Chapitre VI**

### **Secrétariat**

#### **Article 17**

Le secrétariat, agissant dans le cadre de la Division des transports du secrétariat de la CEE, apporte un appui administratif à toutes les sessions, y compris pour l'établissement des rapports de session. Les rapports du WP.29 sont adoptés à la fin de chaque session. Ceux des organes subsidiaires du WP.29 sont établis par le secrétariat aux fins d'examen et d'approbation ultérieurs par le WP.29.

## **Article 18**

Pendant les sessions, le secrétariat aide le WP.29 et ses organes subsidiaires à se conformer au Règlement intérieur.

## **Chapitre VII**

### **Conduite des débats**

#### **Article 19**

Le WP.29 et ses organes subsidiaires se réunissent en séance publique.

#### **Article 20**

Le secrétariat peut décider, en consultation avec le WP.29/AC.2, de ne pas tenir une session s'il juge que l'ordre du jour provisoire n'est pas satisfaisant quant au fond ou que le nombre de représentants accrédités est insuffisant.

#### **Article 21**

La conduite des débats doit être conforme aux articles 27 à 37 du Règlement intérieur de la CEE, sauf disposition contraire prévue dans lesdits articles.

#### **Article 22**

Le Président peut limiter le temps de parole de chaque orateur.

#### **Article 23**

Chaque représentant a le droit de déclarer sa position et de la faire reproduire dans le rapport de la session.

## **Chapitre VIII**

### **Vote**

#### **Article 24**

Chaque participant, selon la définition de l'article 1 a), à l'exception des organisations régionales d'intégration économique, dispose d'une voix. Les organisations régionales d'intégration économique, selon la définition de l'article 1 a), ne peuvent voter qu'à la place de leurs États membres et avec le nombre de voix de leurs États membres qui sont participants au WP.29.

#### **Article 25**

Les décisions du WP.29 sont prises à la majorité des participants selon la définition de l'article 1 a), présents et votants, et conformément à l'article 24 ci-dessus.

## **Article 26**

Le vote doit être conforme aux articles 34 à 39 du Règlement intérieur de la CEE, sauf disposition contraire prévue dans lesdits articles.

## **Article 27**

Un vote conforme aux Accords énumérés à l'annexe 1 doit être conforme au règlement sur les votes spécifié dans l'Accord correspondant.

# **Chapitre IX**

## **Comité de gestion**

### **Article 28**

Le WP.29 crée un Comité de gestion pour la coordination des travaux désigné sous le nom de WP.29/AC.2. Le WP.29/AC.2 doit en particulier:

- a) Mettre au point et recommander un programme de travail pour le WP.29 en tenant compte des demandes des participants, selon la définition de l'article 1, ainsi que de la pertinence et du degré de priorité de ces demandes, en particulier en ce qui concerne les Accords énumérés dans l'annexe 1;
- b) Examiner les rapports et les recommandations des organes subsidiaires et définir les questions appelant une action du WP.29 et établir l'échéancier de leur examen;
- c) Présenter au WP.29 des recommandations sur toute autre tâche relevant du domaine d'activité de ce dernier; et
- d) Mettre au point et recommander au WP.29 l'ordre du jour provisoire de ses sessions.

### **Article 29**

Les participants au WP.29/AC.2 sont:

- a) Le Président et le(s) Vice-Président(s) du WP.29;
- b) Le Président et le(s) Vice-Présidents(s) du Comité d'administration ou du Comité exécutif de chaque Accord énuméré dans l'annexe 1 et des représentants de la Communauté européenne, du Japon et des États-Unis d'Amérique; et
- c) Le Président et le Vice-Président de chaque organe subsidiaire du WP.29 conformément au chapitre X du présent Règlement intérieur.

### **Article 30**

Le WP.29/AC.2 peut inviter d'autres personnes à participer à ses réunions en qualité de consultant.

### **Article 31**

Le WP.29/AC.2 se réunit avant chaque session du WP.29, le secrétariat en ayant donné notification conformément à l'article 4.

## **Article 32**

Les réunions du WP.29/AC.2 sont convoquées par le secrétariat en consultation avec le Président et le secrétariat y participe conformément aux articles du chapitre VI.

## **Article 33**

Le Président du WP.29 remplit les fonctions de Président du WP.29/AC.2 à moins que ce dernier en ait décidé autrement.

## **Chapitre X**

### **Organes subsidiaires du WP.29**

#### **Article 34**

Le WP.29 peut proposer au CTI de créer un nouvel organe subsidiaire ou de dissoudre un organe existant et doit apporter la justification d'une telle mesure.

#### **Article 35**

Les organes subsidiaires du WP.29 appliquent le Règlement intérieur du WP.29 comme il convient.

#### **Article 36**

Chaque organe subsidiaire est composé d'experts agréés par les participants, selon la définition de l'article 1.

#### **Article 37**

À la fin de sa dernière session de chaque année, chaque organe subsidiaire du WP.29 élit les experts agréés par les participants, selon la définition de l'article 1 a), un Président et, s'il le souhaite, un Vice-Président.

#### **Article 38**

Pour exécuter ses travaux et mettre au point ses recommandations, chaque organe subsidiaire doit tenir compte des questions techniques élaborées dans les Accords énumérés dans l'annexe 1 ainsi que des autres aspects techniques pertinents. Toute documentation ayant trait à ses recommandations doit être communiquée au secrétariat et mise à la disposition du public.

## **Chapitre XI**

### **Amendements**

#### **Article 39**

Tout article du présent Règlement peut être modifié conformément à l'article 25.

## **Annexe 1**

### **Liste des Accords administrés par le WP.29**

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, fait à Genève le 20 mars 1958 (y compris les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

(document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles, fait à Vienne le 13 novembre 1997

(documents ECE/RCTE/CONF./4 et ECE/RCTE/CONF./4/Corr.2).

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, fait à Genève le 25 juin 1998

(documents ECE/TRANS/132 et ECE/TRANS/132/Corr.1).

---

## **Annexe 2**

### **Organes subsidiaires du WP.29**

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie	(GRPE)
Groupe de travail des dispositions générales de sécurité	(GRSG)
Groupe de travail en matière de roulement et de freinage	(GRRF)
Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse	(GRE)
Groupe de travail de la sécurité passive	(GRSP)
Groupe de travail du bruit	(GRB)

---

## **Annexe II**

**Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques  
uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements  
et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés  
sur un véhicule à roues et les conditions  
de reconnaissance réciproque des homologations  
délivrées conformément à ces prescriptions\***

### **Révision 2**

(Comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

(Reproduction du document E/ECE/324 - E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

---

\* Ancien titre de l'Accord:  
Accord concernant l'Adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque  
de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.

## Préambule

LES PARTIES CONTRACTANTES,

AYANT DÉCIDÉ de modifier l'Accord concernant l'Adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958, et

DÉSIREUSES de définir des prescriptions techniques uniformes qu'il suffira à certains véhicules à roues, à certains équipements et à certaines pièces de remplir pour être utilisés dans leur pays,

DÉSIREUSES de faire adopter ces prescriptions dans leur pays, chaque fois que cela sera possible, et

DÉSIREUSES de faciliter l'utilisation dans leur pays des véhicules, équipements et pièces ainsi homologués conformément à ces prescriptions par les autorités compétentes d'une autre Partie contractante,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

### Article premier

1. Les Parties contractantes établissent, par l'intermédiaire d'un Comité d'administration composé de toutes les Parties contractantes conformément au règlement intérieur reproduit à l'appendice 1, et sur la base des dispositions des articles et paragraphes suivants, des règlements concernant les véhicules à roues, les équipements et les pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues. Lorsqu'il y a lieu, les prescriptions techniques comportent des variantes et, dans la mesure du possible, elles sont axées sur les performances et prévoient des méthodes d'essai. Des conditions concernant l'octroi d'homologations de type et leur reconnaissance réciproque sont prévues à l'usage des Parties contractantes ayant décidé d'appliquer des règlements par le système d'homologation de type.

Au sens du présent Accord,

Les termes «véhicules à roues, équipements et pièces» recouvrent tous véhicules à roues, équipements et pièces dont les caractéristiques ont un rapport avec la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie;

Le terme «homologation de type en regard d'un règlement» désigne la procédure administrative par laquelle les autorités compétentes d'une Partie contractante déclarent, après avoir effectué les vérifications requises, qu'un véhicule, un équipement ou une pièce présenté par son constructeur est conforme aux spécifications du règlement considéré. Le constructeur certifie ensuite que chaque véhicule, équipement ou pièce qu'il met sur le marché a été fabriqué à l'identique du produit homologué.

On peut imaginer pour l'application des règlements de nombreuses procédures administratives alternatives à l'homologation de type. La seule procédure alternative notoirement connue et appliquée dans certains États membres de la Commission économique pour l'Europe est celle de l'autocertification par laquelle le constructeur certifie, sans aucun contrôle administratif préalable, que chaque produit qu'il met sur le marché est conforme au règlement considéré; les autorités administratives compétentes peuvent vérifier, par prélèvement au hasard sur le marché, que les produits autocertifiés sont bien conformes au règlement considéré.

2. Le Comité d'administration est composé de toutes les Parties contractantes, conformément au règlement intérieur reproduit à l'appendice 1. Après l'établissement d'un règlement conformément à la procédure indiquée dans l'appendice 1, le Comité d'administration en communique le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ci-après dénommé «Secrétaire général». Le Secrétaire général notifie ensuite, le plus tôt possible, ce règlement aux Parties contractantes.

Le règlement est réputé adopté sauf si, pendant la période de six mois suivant la date de notification par le Secrétaire général, plus d'un tiers des Parties contractantes à la date de la notification ont informé le Secrétaire général de leur désaccord avec le règlement.

Le règlement précise:

- a) Les véhicules à roues, les équipements ou les pièces visés;
- b) Les prescriptions techniques qui, s'il y a lieu, comprennent des variantes;
- c) Les méthodes d'essais prévues pour démontrer que les performances satisfont aux prescriptions;
- d) Les conditions régissant l'octroi de l'homologation de type et leur reconnaissance réciproque y compris, le cas échéant, les marques d'homologation, et les conditions visant à assurer la conformité de la production;
- e) La date ou les dates de l'entrée en vigueur du règlement.

Le règlement peut, le cas échéant, mentionner des références aux laboratoires accrédités par les autorités compétentes, où les essais de réception des types d'équipements et de pièces de véhicules à roues présentés à l'homologation doivent être effectués.

3. Après l'adoption d'un règlement, le Secrétaire général notifie le plus tôt possible toutes les Parties contractantes et indique quelles sont celles qui ont fait objection et pour lesquelles ce règlement n'entrera pas en vigueur.

4. Le règlement adopté entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas donné notification de leur désaccord, à la date ou aux dates qui y ont été précisées, en tant que règlement formant annexe au présent Accord.

5. Au moment où elle dépose son instrument d'adhésion, toute nouvelle Partie contractante peut déclarer n'être pas liée par certains règlements annexés au présent Accord ou n'être liée par aucun d'entre eux. Si, à ce moment, la procédure prévue par les paragraphes 2, 3, et 4 du présent article est en cours pour un projet de règlement ou un règlement adopté, le Secrétaire général communique ce projet à la nouvelle Partie contractante et le projet n'entre en vigueur comme règlement à l'égard de cette nouvelle Partie contractante que dans les conditions prévues au paragraphe 4 du présent article. Le Secrétaire général communique à toutes les Parties contractantes la date de cette entrée en vigueur. Il leur communique également toutes les déclarations des Parties contractantes concernant la non-application de certains règlements qui sont faites en application du présent paragraphe.

6. Toute Partie contractante appliquant un règlement peut, à tout moment, avec préavis d'un an, notifier au Secrétaire général que son administration cesse d'appliquer ce règlement. Cette notification est communiquée par le Secrétaire général aux autres Parties contractantes.

Une fois accordées, les homologations restent en vigueur jusqu'au moment de leur retrait.

Si une Partie contractante cesse de délivrer des homologations au titre d'un règlement, elle a les obligations suivantes:

Maintenir des conditions convenables pour le contrôle de la fabrication de produits pour lesquels elle a accordé jusque-là des homologations de type;

Prendre les mesures nécessaires énoncées à l'article 4 quand elle est avisée qu'il y a non-conformité par une Partie contractante qui continue à appliquer le règlement;

Continuer à notifier les autorités compétentes des autres Parties contractantes du retrait des homologations comme indiqué à l'article 5;

Continuer d'accorder des extensions concernant les homologations existantes.

7. Toute Partie contractante n'appliquant pas un règlement peut à tout moment notifier au Secrétaire général qu'elle entend désormais l'appliquer, et le règlement entre alors en vigueur à son égard le soixantième jour faisant suite à cette notification. Le Secrétaire général notifie à toutes les Parties contractantes toute entrée en vigueur d'un règlement à l'égard d'une nouvelle Partie contractante intervenant en application du présent paragraphe.

8. Dans la suite du présent Accord, on appellera «Parties contractantes appliquant un règlement» les Parties contractantes à l'égard desquelles ce règlement est en vigueur.

## **Article 2**

Chaque Partie contractante qui, dans l'application de règlements, utilise principalement le système d'homologation de type accorde les marques d'homologation de type et les marques d'homologation décrites dans tout règlement pour ce qui est des types de véhicules à roues, des équipements et des pièces visés par ce règlement, à condition qu'elle dispose des compétences techniques requises et soit satisfaite des dispositions visant à assurer la conformité de la production au type homologué telles que définies à l'appendice 2. Chaque Partie contractante appliquant un règlement par le système d'homologation de type refuse les marques d'homologation de type et d'homologation prévues dans ce règlement si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies.

## **Article 3**

Les véhicules à roues, les équipements et les pièces pour lesquels des homologations de type ont été délivrées par une Partie contractante conformément à l'article 2 du présent Accord et fabriqués sur le territoire soit d'une Partie contractante appliquant le règlement en cause soit d'un autre pays désigné par la Partie contractante qui a procédé à l'homologation des types de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces en cause sont considérés comme conformes à la législation de toutes les Parties contractantes appliquant ledit règlement.

## **Article 4**

Si les autorités compétentes d'une Partie contractante appliquant un règlement par le système d'homologation de type constatent que certains véhicules à roues, équipements ou pièces portant les marques d'homologation délivrées en vertu de ce règlement par l'une des Parties contractantes ne sont pas conformes au type homologué, elles en avisent les autorités compétentes de la Partie contractante qui a délivré l'homologation. Cette Partie contractante prend alors les mesures nécessaires pour rétablir la conformité de la fabrication aux types homologués et avise les autres Parties contractantes qui appliquent le règlement par le système d'homologation de type des mesures prises à cet effet, mesures qui peuvent s'étendre, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation. Quand la sécurité de la circulation routière ou l'environnement risquent d'être compromis, la Partie contractante qui a délivré l'homologation, après avoir été informée de la non-conformité au(x) type(s) homologué(s), avise toutes les autres Parties contractantes de la situation. Ces dernières peuvent interdire la vente et l'usage sur leur territoire des véhicules à roues, équipements ou pièces en cause.

## **Article 5**

Les autorités compétentes de toute Partie contractante qui applique un règlement par le système d'homologation de type envoient chaque mois aux autorités compétentes des autres Parties contractantes une liste des homologations des véhicules à roues, des équipements ou des pièces qu'elle a refusé d'accorder ou retirées pendant le mois considéré; en outre, lorsqu'elles ont reçu une demande provenant de l'Autorité compétente d'une autre Partie contractante appliquant un règlement conforme au système d'homologation de type, elles envoient immédiatement à cette Autorité compétente un exemplaire de tous les documents d'information pertinents sur lesquels elles ont fondé leur décision d'accorder, de refuser d'accorder ou de retirer l'homologation concernant un véhicule à roues, un équipement ou une pièce relevant dudit règlement.

## **Article 6**

1. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe, les États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de la Commission et les organisations d'intégration économique régionale créées par des États membres de la Commission économique pour l'Europe, auxquelles leurs États membres ont transféré des compétences dans les domaines visés par le présent Accord, notamment pour prendre des décisions ayant force obligatoire pour ces États, peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord.

Pour le calcul du nombre de voix aux fins de l'article premier, paragraphe 2, et de l'article 12, paragraphe 2, les organisations d'intégration économique régionale disposent d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres qui sont membres de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette commission et les organisations d'intégration économique régionale auxquelles ces États, qui en sont des États membres, ont transféré des compétences dans les domaines couverts par le présent Accord, notamment pour prendre des décisions ayant force obligatoire à leur égard, peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord.

Pour le calcul du nombre de voix aux fins de l'article premier, paragraphe 2, et de l'article 12, paragraphe 2, les organisations d'intégration économique régionale disposent d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres qui sont Membres de l'Organisation des Nations Unies.

3. L'adhésion à l'Accord amendé de nouvelles Parties contractantes qui ne sont pas Parties à l'Accord de 1958 s'opère par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général, après l'entrée en vigueur de l'Accord amendé.

## **Article 7**

1. L'Accord amendé sera réputé entrer en vigueur neuf mois après la date de sa transmission par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958.

2. L'Accord amendé sera réputé ne pas être entré en vigueur si une objection quelconque des Parties contractantes à l'Accord de 1958 est exprimée dans un délai de six mois après la date à laquelle le Secrétaire général le leur a transmis.

3. Pour toute nouvelle Partie contractante qui y adhère, l'Accord amendé entre en vigueur le soixantième jour qui suit le dépôt de l'instrument d'adhésion.

## **Article 8**

1. Toute Partie contractante peut dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général.

2. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification.

## **Article 9**

1. Toute nouvelle Partie contractante aux termes de l'article 6 du présent Accord peut, lors de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que le présent Accord est applicable à tout ou partie des territoires qu'elle représente sur le plan international. L'Accord est alors applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du soixantième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général.

2. Toute nouvelle Partie contractante aux termes de l'article 6 du présent Accord qui a fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'elle représente sur le plan international peut, conformément à l'article 8, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

### **Article 10**

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord est, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'a pas été réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et est, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties peut demander au Secrétaire général de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 2 du présent article est obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

### **Article 11**

1. Chaque nouvelle Partie contractante peut, au moment où elle adhère au présent Accord, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 10 de l'Accord. Les autres Parties contractantes ne sont pas liées par l'article 10 envers toute Partie contractante qui a formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui a formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article peut à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

3. Aucune autre réserve au présent Accord ou aux règlements qui y sont annexés n'est admise, mais toute Partie contractante a, conformément à l'article premier, la possibilité de déclarer qu'elle n'a pas l'intention d'appliquer certains de ces règlements ou qu'elle n'entend appliquer aucun d'entre eux.

### **Article 12**

La procédure d'amendement aux règlements qui sont annexés au présent Accord est régie par les dispositions suivantes:

1. Les amendements aux règlements sont arrêtés par le Comité d'administration conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article premier et à la procédure indiquée dans l'appendice 1. Un amendement peut permettre, s'il y a lieu, de maintenir des prescriptions existantes à titre de variantes. Les Parties contractantes précisent quelles variantes elles appliqueront. Les Parties contractantes appliquant la (les) variante(s) dans le cadre d'un règlement ne sont pas tenues d'accepter les homologations en vertu d'une (des) variante(s) antérieure(s) du même règlement. Les Parties contractantes n'appliquant que les amendements les plus récents ne sont pas tenues d'accepter les homologations en vertu d'amendements antérieurs ou de règlements non modifiés. Toutes les Parties contractantes appliquant un règlement sont tenues d'accepter les homologations accordées selon l'amendement le plus récent même dans le cas où elles n'appliqueraient que l'un des amendements précédents à ce règlement. Après avoir été arrêté, tout amendement au règlement est adressé au Secrétaire général par le Comité d'administration. Le Secrétaire général notifie le plus tôt possible cet amendement aux Parties contractantes qui appliquent le règlement.

2. Un amendement à un règlement est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire général en a donné notification, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Si à l'issue de cette période plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement

n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord, celui-ci déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant le règlement qui n'ont pas contesté l'amendement. Si un règlement fait l'objet d'un amendement et si au moins un cinquième des Parties contractantes qui en appliquent la version non amendée déclarent ultérieurement qu'elles souhaitent continuer de l'appliquer, cette version non amendée est considérée comme une variante de la version amendée et est incorporée formellement à ce titre dans le règlement avec prise d'effet à la date de l'adoption de l'amendement ou de son entrée en vigueur. Dans ce cas, les obligations des Parties contractantes appliquant le règlement sont les mêmes que celles énoncées au paragraphe 1.

3. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet Accord entre la notification de l'amendement à un règlement adressée au Secrétaire général et l'entrée en vigueur de l'amendement, le règlement en cause ne pourrait entrer en vigueur à l'égard de cette Partie contractante que deux mois après qu'elle aurait accepté formellement l'amendement ou qu'un délai de six mois se serait écoulé depuis la communication que le Secrétaire général lui aurait faite du projet d'amendement.

### **Article 13**

La procédure d'amendement au texte même de l'Accord et de ses appendices est régie par les dispositions suivantes:

1. Toute Partie contractante peut proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord et ses appendices. Le texte de tout projet d'amendement à l'Accord et à ses appendices est adressé au Secrétaire général, qui le communique à toutes les Parties contractantes et le porte à la connaissance des autres États visés au paragraphe 1 de l'article 6.
2. Tout projet d'amendement qui a été transmis conformément au paragraphe 1 du présent article est réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objections dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a transmis le projet d'amendement.
3. Le Secrétaire général adresse le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement. Si une telle objection a été formulée, l'amendement est considéré comme n'ayant pas été accepté et reste sans aucun effet. En l'absence d'objections, l'amendement entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration du délai de six mois prévu au paragraphe 2 du présent article.

### **Article 14**

Outre les notifications prévues aux articles 1, 12 et 13 du présent Accord, le Secrétaire général notifie aux Parties contractantes:

- a) Les adhésions en vertu de l'article 6;
- b) Les dates auxquelles le présent Accord doit entrer en vigueur conformément à l'article 7;
- c) Les dénonciations en vertu de l'article 8;
- d) Les notifications reçues conformément à l'article 9;
- e) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 11;
- f) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12;
- g) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément au paragraphe 3 de l'article 13.

## **Article 15**

1. Si à la date d'entrée en vigueur des dispositions ci-dessus, les procédures prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article premier de l'Accord non modifié sont en cours aux fins de l'adoption d'un nouveau règlement, le nouveau règlement entrera en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 5 dudit article.
  2. Si à la date d'entrée en vigueur des dispositions ci-dessus, les procédures prévues au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Accord non modifié sont en cours aux fins de l'adoption d'un amendement à un règlement, l'amendement entrera en vigueur conformément aux dispositions dudit article.
  3. Si toutes les Parties à l'Accord en conviennent, tout règlement adopté en vertu de l'Accord non modifié peut être considéré comme un règlement adopté conformément aux dispositions ci-dessus.
-

## **Appendice 1**

### **Composition et règlement intérieur du Comité d'administration**

#### **Article premier**

Le Comité d'administration est composé de toutes les Parties à l'Accord amendé.

#### **Article 2**

Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe fournit au Comité des services de secrétariat.

#### **Article 3**

Le Comité élit chaque année, à sa première session, un président et un vice-président.

#### **Article 4**

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies réunit le Comité sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe chaque fois qu'il y a lieu d'établir un nouveau règlement ou d'apporter un amendement à un règlement.

#### **Article 5**

Les projets tendant à l'adoption de nouveaux règlements sont mis aux voix. Chaque pays, Partie à l'Accord, dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes. Pour le calcul du quorum, les organisations d'intégration économique régionale, en tant que Parties contractantes à l'Accord, disposent d'autant de voix qu'elles comptent d'États membres. Le représentant d'une organisation d'intégration économique régionale peut exprimer les votes des États souverains qui en sont membres. Pour être adopté, tout nouveau projet de règlement doit recueillir les deux tiers des voix des membres présents et votants.

#### **Article 6**

Les projets tendant à apporter des amendements à des règlements sont mis aux voix. Chaque pays, Partie à l'Accord appliquant le règlement, dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes appliquant le règlement. Pour le calcul du quorum, les organisations d'intégration économique régionale, en tant que Parties contractantes à l'Accord, disposent d'autant de voix qu'elles comptent d'États membres. Le représentant d'une organisation d'intégration économique régionale peut exprimer les votes de ceux de ses États membres souverains qui appliquent le règlement en cause. Pour être adopté, tout projet d'amendement au règlement doit recueillir les deux tiers des voix des membres présents et votants.

## Appendice 2

### Procédures de contrôle de la conformité de production

#### 1. Évaluation initiale

- 1.1 L'autorité d'homologation d'une Partie contractante doit vérifier – avant la délivrance d'une homologation de type – s'il existe des dispositions et des procédures satisfaisantes pour assurer un contrôle efficace, de telle sorte que les véhicules, équipements ou pièces en cours de production soient conformes au type homologué.
- 1.2 Il convient que soit vérifié à la satisfaction de l'autorité délivrant l'homologation de type si l'exigence énoncée au paragraphe 1.1 est remplie, mais cette vérification peut aussi être effectuée, au nom et à la demande de l'autorité délivrant l'homologation de type, par l'autorité d'homologation d'une autre Partie contractante. Dans ce cas, cette dernière autorité d'homologation établit une déclaration de conformité indiquant les zones et unités de production qu'elle a visitées en ce qui concerne le(s) produit(s) faisant l'objet d'une demande d'homologation de type.
- 1.3 L'autorité d'homologation doit aussi accepter l'enregistrement du fabricant au titre de la norme ISO harmonisée 9002 (qui couvre le/les produit(s) à homologuer) ou d'une norme d'homologation équivalente comme satisfaisant aux prescriptions visées au paragraphe 1.1. Le fabricant doit fournir les renseignements relatifs à l'enregistrement et s'engager à informer l'autorité d'homologation de toute modification ayant une incidence sur la validité ou l'objet de l'enregistrement.
- 1.4 Dès réception d'une demande émanant de l'autorité d'une autre Partie contractante, l'autorité d'homologation envoie la déclaration de conformité visée dans la dernière phrase du paragraphe 1.2, ou indique qu'elle n'est pas en mesure de fournir une telle déclaration.

#### 2. Conformité de la production

- 2.1 Tout véhicule, équipement ou pièce, homologué en vertu du présent Accord ou d'un règlement distinct, doit être fabriqué de manière à être conforme au type homologué et doit satisfaire aux prescriptions de la présente annexe et de tout règlement distinct.
- 2.2 L'autorité d'homologation d'une Partie contractante qui délivre une homologation de type doit s'assurer s'il existe des dispositions adéquates et des programmes d'inspection documentés, à convenir avec le fabricant pour chaque homologation, afin que soient effectués à des intervalles spécifiés les essais ou contrôles connexes nécessaires pour vérifier si la production reste conforme au type homologué, y compris, le cas échéant, les essais spécifiés dans le règlement distinct.
- 2.3 Le détenteur de l'homologation est notamment tenu:
  - 2.3.1 De veiller à l'existence de procédures de contrôle efficace de la conformité des produits (véhicules, équipements ou pièces) à l'homologation de type.
  - 2.3.2 D'avoir accès à l'équipement nécessaire au contrôle de la conformité à chaque type homologué.
  - 2.3.3 De veiller à ce que les données concernant les résultats des essais soient enregistrées et à ce que les documents annexés soient tenus à disposition pendant une période fixée en accord avec l'autorité d'homologation. Cette période ne devra pas dépasser dix ans.
  - 2.3.4 D'analyser les résultats de chaque type d'essai, afin de contrôler et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, eu égard aux variations inhérentes à une production industrielle.

- 2.3.5 De faire en sorte que, pour chaque type de produit, soient effectués au moins des contrôles prescrits dans le présent appendice et les essais prescrits dans les règlements distincts applicables.
- 2.3.6 De faire en sorte que tout prélèvement d'échantillons ou d'éprouvettes mettant en évidence la non-conformité pour le type d'essai considéré soit suivi d'un nouvel échantillonnage et d'un nouvel essai. Toutes les dispositions nécessaires seront prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.
- 2.4 L'autorité qui a délivré l'homologation de type peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications doit être compatible avec les (éventuelles) dispositions acceptées conformément aux paragraphes 1.2 ou 1.3 de la présente annexe et doit être de nature à assurer que les contrôles pertinents soient examinés au cours d'une période compatible avec le climat de confiance créé par l'autorité d'homologation.
- 2.4.1 Lors de chaque inspection, les registres d'essais et les registres de production doivent être mis à la disposition de l'inspecteur.
- 2.4.2 Quand la nature de l'essai s'y prête, l'inspecteur peut prélever au hasard des échantillons qui seront essayés dans le laboratoire du fabricant (ou dans le service technique éventuellement prévu dans le règlement formant annexe au présent Accord). Le nombre minimum d'échantillons peut être déterminé en fonction des résultats des contrôles effectués par le fabricant lui-même.
- 2.4.3 Quand le niveau de contrôle n'apparaît pas satisfaisant ou quand il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du paragraphe 2.4.2, l'inspecteur doit prélever des échantillons qui sont envoyés au service technique pour qu'il effectue les essais d'homologation de type.
- 2.4.4 L'autorité d'homologation peut effectuer tout contrôle ou essai prescrit dans le présent appendice ou dans le règlement formant annexe au présent Accord.
- 2.4.5 Quand des résultats obtenus au cours d'une inspection ne sont pas jugés satisfaisants, l'autorité d'homologation doit veiller à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises pour rétablir aussi rapidement que possible la conformité de production.
-

## **Annexe III**

**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  
en date, à Genève, du 25 juin 1998**

(Reproduction du document ECE/TRANS/132 et Corr.1)

## Préambule

LES PARTIES CONTRACTANTES,

AYANT DÉCIDÉ d'adopter un Accord visant à établir, à l'échelle de la planète, un processus propre à favoriser l'élaboration de règlements techniques mondiaux garantissant un degré élevé de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues;

AYANT DÉCIDÉ que ce processus devrait aussi favoriser l'harmonisation des règlements techniques existants, en reconnaissant le droit des autorités locales, nationales et régionales d'adopter et de faire appliquer des règlements techniques, dans les domaines de la santé, de la sécurité, de la protection de l'environnement, du rendement énergétique et de la protection contre le vol, qui soient plus stricts que ceux établis au niveau mondial;

ÉTANT AUTORISÉES à conclure un tel Accord en vertu de l'alinéa *a* du premier paragraphe du mandat de la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU) et de l'article 50 du chapitre XIII de son règlement intérieur;

RECONNAISSANT que le présent Accord ne porte pas atteinte aux droits et obligations des Parties contractantes aux termes des accords internationaux relatifs à la santé, à la sécurité et à la protection de l'environnement;

RECONNAISSANT que le présent Accord ne porte pas atteinte aux droits et obligations des Parties contractantes aux termes des accords relevant de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), y compris l'Accord sur les obstacles techniques au commerce et se proposant d'établir des règlements techniques mondiaux, au titre du présent Accord, en tant que base de leurs règlements techniques, d'une manière qui soit conforme à ces accords;

SE PROPOSANT de faire en sorte que les Parties contractantes au présent Accord fondent leurs règlements techniques sur les règlements techniques mondiaux établis en vertu du présent Accord;

RECONNAISSANT l'importance pour la santé publique, la sécurité et le bien-être d'une amélioration continue de la sécurité, de la protection de l'environnement, du rendement énergétique et de la protection contre le vol des véhicules à roues ainsi que des équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules, et les avantages potentiels pour le commerce international, le choix des consommateurs et le prix des produits d'un rapprochement croissant entre les règlements techniques actuels et futurs et les normes connexes;

RECONNAISSANT que les gouvernements ont le droit de rechercher et d'apporter des améliorations au niveau de la santé, de la sécurité et de la protection de l'environnement et de déterminer quels règlements techniques mondiaux établis au titre du présent Accord répondent à leurs besoins;

RECONNAISSANT l'important travail d'harmonisation déjà effectué en vertu de l'Accord de 1958;

RECONNAISSANT que dans plusieurs régions géographiques existent un intérêt et des connaissances spécialisées en ce qui concerne les problèmes de sécurité, d'environnement, d'énergie et de lutte contre le vol, ainsi que les méthodes propres à résoudre lesdits problèmes, et reconnaissant la valeur de cet intérêt et de ces connaissances spécialisées pour la mise au point de règlements techniques mondiaux susceptibles de faciliter ces améliorations et de réduire les divergences;

DÉSIREUSES de promouvoir l'adoption de règlements techniques mondiaux dans les pays en développement, compte tenu des questions et des conditions propres à ces pays et, en particulier, aux moins développés d'entre eux;

DÉSIREUSES que les règlements techniques appliqués par les Parties contractantes soient dûment examinés et de façon transparente dans l'élaboration des règlements techniques mondiaux, et que cet examen comporte des analyses comparatives des coûts et des avantages;

RECONNAISSANT que l'établissement de règlements techniques mondiaux assurant un degré élevé de protection encouragera certains pays à conclure que lesdits règlements leur assureront la protection et l'efficacité dont ils ont besoin sur leur territoire;

RECONNAISSANT l'incidence de la qualité des carburants des véhicules sur l'efficacité des contrôles des véhicules, aux fins de protection de l'environnement sur la santé humaine et sur le rendement énergétique; et

RECONNAISSANT que l'utilisation de procédures transparentes revêt une importance particulière dans l'établissement de règlements techniques mondiaux en vertu du présent Accord, et que ces procédures doivent être compatibles avec les procédures d'établissement de règlements par les Parties contractantes au présent Accord;

SONT CONVENUES de ce qui suit:

## **Article premier**

### **Objet**

- 1.1 Le présent Accord a pour objet:
  - 1.1.1 D'établir une procédure mondiale par laquelle les Parties contractantes de toutes les régions du monde puissent élaborer conjointement des règlements techniques mondiaux concernant la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol des véhicules à roues, ainsi que des équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules;
  - 1.1.2 De faire en sorte que, lors de l'élaboration des règlements techniques mondiaux, on tienne dûment et objectivement compte des règlements techniques existants des Parties contractantes mais aussi des Règlements de la CEE/ONU;
  - 1.1.3 De faire en sorte que soit objectivement prise en considération l'analyse des meilleures techniques disponibles, des avantages relatifs et du rapport coût/efficacité, selon les cas, dans l'élaboration des règlements techniques mondiaux;
  - 1.1.4 Veiller à la transparence des procédures servant à l'élaboration des règlements techniques mondiaux;
  - 1.1.5 D'atteindre des niveaux élevés de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol dans la communauté mondiale, et de garantir que les mesures prises au titre du présent Accord ne favorisent ni n'entraînent un abaissement de ces niveaux sur le territoire des Parties contractantes, y compris au niveau local;
  - 1.1.6 De réduire les obstacles techniques au commerce international en harmonisant les règlements techniques existants des Parties contractantes et les Règlements CEE/ONU, et en élaborant de nouveaux règlements techniques mondiaux concernant la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol des véhicules à roues, ainsi que des équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules, conformément à la recherche de niveaux élevés de sécurité et de protection de l'environnement et aux autres objectifs définis ci-dessus; et
  - 1.1.7 De faire en sorte que, lorsque différents niveaux de sécurité sont requis pour faciliter les activités de certains pays en matière de réglementation, notamment des pays en développement, il en soit tenu compte dans l'élaboration et l'établissement de règlements techniques mondiaux.
- 1.2 Le présent Accord doit fonctionner en parallèle avec l'Accord de 1958, sans que l'autonomie institutionnelle d'aucun des deux n'en souffre.

## **Article 2**

### **Parties contractantes et statut consultatif**

- 2.1 Peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU), les organisations d'intégration économique régionale constituées de pays membres de la CEE et les pays admis à la Commission à titre consultatif en application du paragraphe 8 du mandat de la CEE.
- 2.2 Peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord les États Membres de l'Organisation des Nations Unies qui participent à certaines activités de la CEE en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission et les organisations d'intégration économique régionale constituées de ces pays.
- 2.3 Toute institution spécialisée et toute organisation, y compris les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies, peut participer en cette qualité à toutes les réunions de tous les groupes de travail lors de l'examen de toute question présentant un intérêt particulier pour cette institution ou cette organisation.

## **Article 3**

### **Comité exécutif**

- 3.1 Les représentants des Parties contractantes constituent le Comité exécutif du présent Accord et se réunissent au moins une fois par an en cette qualité.
- 3.2 Le règlement intérieur du Comité exécutif est énoncé à l'annexe B du présent Accord.
- 3.3 Le Comité exécutif:
- 3.3.1 Est responsable de l'application du présent Accord, y compris de la définition des activités prioritaires au titre du présent Accord;
- 3.3.2 Examine toutes les recommandations et tous les rapports émanant des groupes de travail en ce qui concerne l'établissement de règlements techniques mondiaux en vertu du présent Accord; et
- 3.3.3 S'acquitte des autres fonctions que lui assigne le présent Accord.
- 3.4 Le Comité exécutif décide en dernier lieu s'il convient d'inscrire des règlements au Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles et d'établir des règlements techniques mondiaux en vertu du présent Accord.
- 3.5 Le Comité exécutif peut, dans l'exercice de ses fonctions, tirer parti de renseignements provenant de toutes les sources pertinentes, lorsqu'il le juge utile.

## **Article 4**

### **Critères applicables aux règlements techniques**

- 4.1 Pour qu'un règlement technique soit inscrit en vertu de l'article 5 ou établi en application de l'article 6, il doit répondre aux critères suivants:
- 4.1.1 Donner une description précise des véhicules à roues ainsi que des équipements et/ou pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules, qui relèvent du règlement;
- 4.1.2 Contenir des prescriptions qui:
- 4.1.2.1 Garantissent des degrés élevés de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol; et

- 4.1.2.2 Dans la mesure du possible, soient fondées sur des considérations d'efficacité plutôt que de conception;
- 4.1.3 Indiquer:
  - 4.1.3.1 La méthode d'essai à utiliser pour démontrer la conformité du règlement;
  - 4.1.3.2 Pour les règlements à inscrire en vertu de l'article 5, le cas échéant, une description précise des marques d'homologation ou d'agrément et/ou des étiquettes requises pour l'homologation de type et la conformité de la production ou pour les conditions d'autocertification du constructeur; et
  - 4.1.3.3 Le cas échéant, le délai minimum recommandé, à la fois raisonnable et fondé sur des considérations pratiques, qu'une Partie contractante devrait accorder avant d'exiger que le règlement soit respecté.
- 4.2 Un règlement technique mondial peut prévoir des degrés de sévérité ou d'efficacité variables et des procédures d'essai appropriées, le cas échéant, pour faciliter les activités de réglementation de certains pays, notamment des pays en développement.

## **Article 5**

### **Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles**

- 5.1 Un Recueil des règlements techniques des Parties contractantes autres que les Règlements CEE/ONU qui sont admissibles aux fins d'harmonisation ou d'adoption en tant que règlements techniques mondiaux (dénommé Recueil des règlements admissibles) est établi et tenu à jour.
- 5.2 Inscription de règlements techniques au Recueil des règlements admissibles  
Toute Partie contractante peut présenter au Comité exécutif une demande d'inscription au Recueil des règlements admissibles, de tout règlement technique que ladite Partie a appliqué, applique ou a adopté en vue d'une application future.
  - 5.2.1 La demande visée au paragraphe 5.2 doit être accompagnée:
    - 5.2.1.1 D'un exemplaire dudit règlement;
    - 5.2.1.2 De tous les documents techniques existants se rapportant à ce règlement, y compris ceux relatifs aux meilleures techniques disponibles, aux avantages relatifs et au rapport coût/efficacité; et
    - 5.2.1.3 De l'indication de toutes les normes volontaires internationales pertinentes, déjà en vigueur ou dont l'application est imminente.
  - 5.2.2 Le Comité exécutif examine toutes les demandes qui satisfont aux dispositions de l'article 4 et du paragraphe 5.2.1 du présent article. Le règlement technique est inscrit au Recueil des règlements admissibles s'il fait l'objet d'un vote favorable conformément aux dispositions du paragraphe 7.1 de l'article 7 de l'annexe B. La documentation jointe à la demande relative à ce règlement est annexée au règlement technique inscrit.
  - 5.2.3 Le Secrétaire général considère le règlement ayant fait l'objet d'une demande comme étant inscrit à la date à laquelle il a fait l'objet d'un vote favorable conformément au paragraphe 5.2.2 du présent article.
- 5.3 Retrait de règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles  
Un règlement technique inscrit au Recueil des règlements admissibles en est retiré:
  - 5.3.1 Dès qu'un autre règlement technique mondial contenant des prescriptions de produits fondées sur les mêmes critères d'efficacité ou de conception est inscrit au Registre mondial;
  - 5.3.2 Au terme des cinq années qui suivent l'inscription du règlement en vertu du présent article, et à la fin de chaque période ultérieure de cinq ans, sauf si le Comité exécutif confirme, par un vote favorable défini au paragraphe 7.1 de l'article 7 de l'annexe B, le maintien du règlement technique dans le Recueil des règlements admissibles; ou

- 5.3.3 Si la Partie contractante à l'origine de l'inscription du règlement technique en fait la demande par écrit. Cette demande doit être motivée.
- 5.4 Accessibilité des documents
- Tous les documents examinés par le Comité exécutif en vertu du présent article doivent être accessibles au public.

## Article 6

### Registre des règlements techniques mondiaux

- 6.1 Un Registre des règlements techniques mondiaux (dénommé Registre mondial) élaborés et établis conformément aux dispositions du présent article, est ouvert et tenu à jour.
- 6.2 Inscription de règlements techniques mondiaux au Registre mondial, par harmonisation des règlements existants
- Une Partie contractante peut soumettre une proposition visant à établir un règlement technique mondial harmonisé concernant des critères d'efficacité ou de conception, visé soit par les règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles, soit par les Règlements CEE/ONU, soit par les deux types de Règlement.
- 6.2.1 La proposition visée au paragraphe 6.2 doit contenir:
- 6.2.1.1 La présentation de l'objectif du règlement technique mondial proposé;
- 6.2.1.2 Le descriptif ou, s'il est disponible, le projet de texte du règlement technique mondial proposé;
- 6.2.1.3 Les documents disponibles susceptibles de faciliter l'analyse des questions à traiter dans le rapport visé au paragraphe 6.2.4.2.1 du présent article;
- 6.2.1.4 La liste de tous les règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles et de tous les Règlements CEE/ONU qui portent sur les mêmes critères d'efficacité ou de conception que ceux visés dans le règlement technique mondial proposé; et
- 6.2.1.5 Une indication de toutes les normes volontaires internationales pertinentes connues en vigueur.
- 6.2.2 Toute proposition définie au paragraphe 6.2.1 du présent article doit être soumise au Comité exécutif.
- 6.2.3 Le Comité exécutif ne doit soumettre à aucun groupe de travail de propositions qui selon lui ne sont ni conformes aux dispositions de l'article 4 ni à celles du paragraphe 6.2.1 du présent article. Il peut présenter toutes les autres propositions à un groupe de travail approprié.
- 6.2.4 Lorsqu'il est saisi d'une proposition d'élaboration d'un règlement technique mondial harmonisé, le Groupe de travail doit, dans la transparence:
- 6.2.4.1 Élaborer des recommandations relatives à un règlement technique mondial:
- 6.2.4.1.1 En étudiant l'objectif du règlement technique mondial proposé et la nécessité d'établir d'autres degrés de sévérité ou d'efficacité;
- 6.2.4.1.2 En examinant tous les règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles et tous les Règlements CEE/ONU, portant sur les mêmes critères d'efficacité;
- 6.2.4.1.3 En étudiant toute la documentation qui est jointe aux règlements définis au paragraphe 6.2.4.1.2 du présent article;
- 6.2.4.1.4 En examinant toutes les évaluations disponibles de l'équivalence fonctionnelle relative à l'examen du règlement technique mondial proposé, y compris les évaluations des normes connexes;

- 6.2.4.1.5 En s'assurant que le règlement technique mondial en cours d'élaboration est conforme à ses objectifs déclarés et aux critères de l'article 4; et
- 6.2.4.1.6 En accordant toute l'attention voulue à la possibilité d'élaborer ce règlement technique en vertu de l'Accord de 1958.
- 6.2.4.2 Soumettre au Comité exécutif:
  - 6.2.4.2.1 Un rapport écrit qui expose ses recommandations relatives au règlement technique mondial, contienne toutes les données et tous les renseignements techniques examinés lors de l'élaboration de ces recommandations, décrive l'examen des renseignements définis au paragraphe 6.2.4.1 du présent article et qui justifie le bien-fondé de ses recommandations ainsi que le refus de toutes les autres prescriptions et approches réglementaires examinées; et
  - 6.2.4.2.2 Le texte de tout règlement technique mondial recommandé.
- 6.2.5 Le Comité exécutif doit, dans la transparence:
  - 6.2.5.1 Déterminer si les recommandations concernant le règlement technique mondial et le rapport se fondent sur la bonne exécution des activités définies au paragraphe 6.2.4.1 du présent article. Si le Comité exécutif estime que les recommandations, le rapport et/ou le texte du règlement technique mondial recommandé, s'il existe, sont insuffisants, il renvoie le règlement et le rapport au Groupe de travail pour qu'il le révise ou le complète;
  - 6.2.5.2 Envisager l'élaboration d'un règlement technique mondial recommandé, conformément aux procédures définies au paragraphe 7.2 de l'article 7 de l'annexe B. Le Comité exécutif peut décider, à l'issue d'un vote par consensus, d'inscrire le règlement au Registre mondial.
- 6.2.6 Le règlement technique mondial est considéré comme inscrit au Registre mondial dès que le Comité exécutif l'adopte par consensus.
- 6.2.7 Dès qu'un règlement technique mondial est inscrit au Registre mondial par le Comité exécutif, le secrétariat doit y joindre le texte de toute la documentation pertinente, y compris la proposition présentée conformément au paragraphe 6.2.1 du présent article, ainsi que les recommandations et le rapport prescrits par le paragraphe 6.2.4.2.1 du présent article.
- 6.3 Inscription de nouveaux règlements techniques mondiaux au Registre mondial
 

Une Partie contractante peut présenter une proposition d'élaboration d'un nouveau règlement technique mondial concernant des critères d'efficacité ou de conception non visés par les règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles ni par les Règlements CEE/ONU.

  - 6.3.1 La proposition visée au paragraphe 6.3 doit contenir:
    - 6.3.1.1 Une explication de l'objectif du nouveau règlement technique mondial proposé, fondée dans toute la mesure possible sur des données objectives;
    - 6.3.1.2 Le descriptif technique ou, s'il est disponible, le projet de texte du nouveau règlement technique mondial proposé;
    - 6.3.1.3 Toute documentation disponible susceptible de faciliter l'analyse des questions traitées dans le rapport prescrit au paragraphe 6.3.4.2.1 du présent article; et
    - 6.3.1.4 Une indication de toutes les normes volontaires internationales pertinentes connues en vigueur.
  - 6.3.2 Chaque proposition définie au paragraphe 6.3.1 du présent article doit être soumise au Comité exécutif.
  - 6.3.3 Le Comité exécutif ne doit soumettre à aucun groupe de travail de propositions qui selon lui ne sont ni conformes aux dispositions de l'article 4 ni à celles du paragraphe 6.3.1 du présent article. Il peut soumettre toutes les autres propositions à un groupe de travail approprié.

- 6.3.4 Lorsqu'il est saisi d'une proposition d'élaboration d'un nouveau règlement technique mondial, le Groupe d'experts doit dans la transparence:
- 6.3.4.1 Formuler des recommandations concernant un nouveau règlement technique mondial:
- 6.3.4.1.1 En examinant l'objectif du nouveau règlement technique mondial proposé et la nécessité d'établir d'autres niveaux de sévérité ou d'efficacité;
- 6.3.4.1.2 En procédant à l'évaluation de sa faisabilité technique;
- 6.3.4.1.3 En procédant à l'évaluation de sa faisabilité économique;
- 6.3.4.1.4 En examinant ses avantages ainsi que ceux de toute autre prescription ou approche réglementaire considérée;
- 6.3.4.1.5 En examinant le rapport coût/efficacité potentiel du règlement recommandé par rapport aux autres prescriptions et approches réglementaires envisagées;
- 6.3.4.1.6 En s'assurant que le règlement technique mondial en cours d'élaboration est conforme à ses objectifs déclarés et aux critères de l'article 4; et
- 6.3.4.1.7 En accordant toute l'attention voulue à la possibilité d'élaborer ce règlement technique en vertu de l'Accord de 1958.
- 6.3.4.2 Soumettre au Comité exécutif:
- 6.3.4.2.1 Un rapport écrit qui expose ses recommandations relatives au nouveau règlement technique mondial, contienne toutes les données et tous les renseignements techniques examinés lors de l'élaboration de ses recommandations, décrive l'examen des renseignements définis au paragraphe 6.3.4.1 du présent article et qui justifie le bien-fondé de ses recommandations ainsi que le refus de toutes les autres prescriptions et approches réglementaires examinées; et
- 6.3.4.2.2 Le texte de tout nouveau règlement technique mondial recommandé.
- 6.3.5 Le Comité exécutif doit, dans la transparence:
- 6.3.5.1 Déterminer si les recommandations concernant le nouveau règlement technique mondial et le rapport sont fondées sur la bonne exécution des activités définies au paragraphe 6.3.4.1 du présent article. Si le Comité exécutif estime que les recommandations, le rapport et/ou le texte du nouveau règlement technique mondial recommandé, s'il existe, sont insuffisants, il renvoie le règlement et le rapport au Groupe de travail pour qu'il le révise ou le complète;
- 6.3.5.2 Envisager l'élaboration d'un nouveau règlement technique mondial recommandé conformément aux procédures définies au paragraphe 7.2 de l'article 7 de l'annexe B. Le Comité exécutif peut décider, à l'issue d'un vote par consensus, d'inscrire le règlement au Registre mondial.
- 6.3.6 Le règlement technique mondial est considéré comme inscrit au Registre mondial dès que le Comité exécutif l'adopte par consensus.
- 6.3.7 Dès qu'un nouveau règlement technique mondial est établi par le Comité exécutif, le secrétariat doit y joindre le texte de toute la documentation pertinente, y compris la proposition présentée conformément au paragraphe 6.3.1 du présent article, ainsi que les recommandations et le rapport prescrits par le paragraphe 6.3.4.2.1 du présent article.
- 6.4 Amendement des règlements techniques mondiaux établis
- La procédure d'amendement de tout règlement technique mondial inscrit au Registre mondial en vertu du présent article doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 6.3 du présent article, c'est-à-dire à la procédure d'inscription au Registre mondial de tout nouveau règlement technique mondial.
- 6.5 Accessibilité des documents
- Tous les documents examinés ou établis par le Groupe de travail pour recommander des règlements techniques mondiaux en vertu du présent article doivent être accessibles au public.

## **Article 7**

### **Adoption et notification d'application de règlements techniques mondiaux établis**

- 7.1 Toute Partie contractante qui vote en faveur de l'établissement d'un règlement technique mondial en vertu de l'article 6 du présent Accord est tenue de soumettre ledit règlement à la procédure qu'elle utilise pour donner force de loi aux règlements techniques, et doit s'efforcer de prendre sa décision rapidement.
- 7.2 La Partie contractante qui donne force de loi à un règlement technique mondial établi doit notifier au Secrétaire général par écrit la date à laquelle elle commencera à appliquer ledit règlement. Cette notification doit intervenir dans les 60 jours suivant la date d'adoption du règlement. Si le règlement technique mondial établi prévoit plus d'un degré de sévérité ou d'efficacité, la notification doit préciser quel est le degré retenu par la Partie contractante.
- 7.3 La Partie contractante définie au paragraphe 7.1 du présent article qui décide de ne pas donner force de loi au règlement technique mondial établi notifie sa décision au Secrétaire général par écrit et lui en expose les motifs. Cette notification doit intervenir dans les soixante (60) jours suivant sa décision.
- 7.4 La Partie contractante définie au paragraphe 7.1 du présent article qui, à l'issue d'une période d'un an à compter de la date de l'inscription du règlement au Registre mondial, n'a ni adopté le règlement technique ni décidé de lui donner force de loi, remet un rapport sur le statut dudit règlement au regard de son droit national. Ce rapport doit être remis chaque année aussi longtemps que cette situation se prolonge. Chaque rapport prescrit par le présent paragraphe doit:
- 7.4.1 Comprendre une description des mesures prises au cours de l'année précédente pour soumettre le règlement et prendre une décision finale, ainsi qu'une indication de la date prévue pour cette décision; et
- 7.4.2 Être soumis au Secrétaire général au plus tard 60 jours après la fin de la période d'un an couverte par le rapport.
- 7.5 La Partie contractante qui admet des produits conformes à un règlement technique mondial établi, sans pour autant donner force de loi à ce règlement, notifie le Secrétaire général par écrit de la date à laquelle elle a commencé à admettre ces produits. La Partie contractante doit remettre la notification dans les soixante (60) jours suivant le début de cette acceptation. Si le règlement technique mondial établi contient plus d'un degré de sévérité ou d'efficacité, la notification doit préciser quel est le degré retenu par la Partie contractante.
- 7.6 La Partie contractante qui a donné force de loi à un règlement technique mondial établi peut décider d'abroger ou de modifier le règlement adopté. Au préalable, la Partie contractante doit notifier le Secrétaire général par écrit de son intention et de ses raisons. Cette obligation de notification vaut aussi pour la Partie contractante qui admet des produits visés par le paragraphe 7.5 et qui a l'intention de ne plus le faire. La Partie contractante doit notifier au Secrétaire général sa décision d'adopter ledit règlement dans les 60 jours suivant sa décision. Sur demande, la Partie contractante doit rapidement fournir le texte du règlement modifié ou du nouveau règlement, selon le cas, aux autres Parties contractantes.

## **Article 8**

### **Règlement des différends**

- 8.1 Les différends relatifs aux dispositions d'un règlement technique mondial établi sont portés à l'attention du Comité exécutif pour être réglés.

- 8.2 Les différends entre deux Parties contractantes ou plus concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sont dans la mesure du possible réglés par concertation ou négociation entre lesdites Parties. Lorsque cette procédure ne débouche pas sur un règlement des différends, les Parties contractantes en question peuvent décider de demander au Comité exécutif de les régler en application du paragraphe 7.3 de l'article 7 de l'annexe B.

## **Article 9**

### **Comment devenir Partie contractante**

- 9.1 Les pays et les organisations d'intégration économique régionale définis dans l'article 2 peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord:
- 9.1.1 En le ratifiant, l'acceptant ou l'adoptant après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'adoption;
- 9.1.2 En l'acceptant; ou
- 9.1.3 En le signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'adoption;
- 9.1.4 En y adhérant.
- 9.2 L'instrument de ratification, d'acceptation, d'adoption ou d'adhésion doit être déposé auprès du Secrétaire général.
- 9.3 En devenant Partie contractante:
- 9.3.1 Chaque pays ou chaque organisation d'intégration économique régionale, lorsque l'Accord est entré en vigueur, indique conformément à l'article 7, le cas échéant, quel(s) règlement(s) technique(s) mondial (mondiaux) établi(s) conformément à l'article 6 il ou elle va adopter, et s'il a pris la décision d'admettre des produits conformes à l'un quelconque de ces règlements techniques mondiaux, sans pour autant leur donner force de loi. Si le règlement technique mondial établi contient plus d'un degré de sévérité ou d'efficacité, la notification doit préciser quel degré est adopté ou accepté par la Partie contractante;
- 9.3.2 Chaque organisation d'intégration économique régionale doit indiquer, pour les domaines relevant de sa compétence, si ses États membres ont délégué des pouvoirs dans les domaines visés par le présent Accord, y compris celui de prendre des décisions contraignantes à leur égard.
- 9.4 Les organisations d'intégration économique régionale qui sont Parties contractantes cessent de l'être lorsqu'elles perdent les pouvoirs qui leur ont été délégués conformément au paragraphe 9.3.2 du présent article et en informent le Secrétaire général.

## **Article 10**

### **Signature**

- 10.1 Le présent Accord sera ouvert à la signature à compter du 25 juin 1998.
- 10.2 Le présent Accord restera ouvert à la signature jusqu'à son entrée en vigueur.

## **Article 11**

### **Entrée en vigueur**

- 11.1 Le présent Accord, ainsi que ses annexes qui en font partie intégrante, entrera en vigueur le trentième (30) jour suivant la date à laquelle un minimum de cinq (5) pays ou organisations d'intégration économique régionale seront devenus Parties contractantes en vertu de l'article 9, dont la Communauté européenne, le Japon et les États-Unis d'Amérique.

- 11.2 Toutefois, si les conditions énoncées au paragraphe 11.1 du présent article ne sont pas satisfaites quinze (15) mois après la date définie au paragraphe 10.1, le présent Accord ainsi que ses annexes qui en font partie intégrante entreront en vigueur le trentième (30) jour suivant la date à laquelle un minimum de huit (8) pays et/ou organisations d'intégration économique régionale seront devenus Parties contractantes en vertu de l'article 9. Cette date d'entrée en vigueur ne doit pas intervenir moins de seize (16) mois après la date définie au paragraphe 10.1. Au moins une (1) de ces huit (8) Parties contractantes doit être soit la Communauté européenne, soit le Japon, soit les États-Unis d'Amérique.
- 11.3 Pour tout pays ou toute organisation d'intégration économique régionale qui devient Partie contractante à l'Accord après son entrée en vigueur, le présent Accord a force de loi soixante (60) jours après la date à laquelle il ou elle a déposé son instrument de ratification, d'acceptation, d'adoption ou d'adhésion.

## **Article 12**

### **Retrait de l'Accord**

- 12.1 Toute Partie contractante peut se retirer du présent Accord à condition de le notifier par écrit au Secrétaire général.
- 12.2 Le retrait de toute Partie contractante du présent Accord prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification conformément au paragraphe 12.1 du présent article.

## **Article 13**

### **Amendement de l'Accord**

- 13.1 Une Partie contractante peut proposer des amendements au présent Accord ainsi qu'à ses annexes. Les amendements proposés sont soumis au Secrétaire général, qui les transmet à toutes les Parties contractantes.
- 13.2 Tout amendement transmis conformément au paragraphe 13.1 du présent article est examiné par le Comité exécutif à sa réunion suivante.
- 13.3 Si l'amendement est adopté à l'issue d'un vote par consensus par les Parties contractantes présentes et votantes, le Comité exécutif le communique au Secrétaire général qui à son tour le distribue à toutes les Parties contractantes.
- 13.4 Tout amendement distribué conformément au paragraphe 13.3 du présent article est considéré comme accepté par toutes les Parties contractantes si aucune d'entre elles n'élève d'objection dans un délai de six (6) mois à compter de la date de cette diffusion. Si aucune objection n'a été formulée, l'amendement entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois (3) mois après l'expiration du délai de six (6) mois dont il est question dans le présent paragraphe.
- 13.5 Le Secrétaire général adresse le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement. Si une telle objection a été formulée, l'amendement est considéré comme n'ayant pas été accepté et reste sans aucun effet.

## **Article 14**

### **Dépositaire**

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du présent Accord. Outre ses autres fonctions de dépositaire, le Secrétaire général notifie le plus tôt possible aux Parties contractantes:

- 14.1 L'inscription ou le retrait de règlements techniques conformément à l'article 5.
- 14.2 L'établissement ou l'amendement de règlements techniques mondiaux conformément à l'article 6.
- 14.3 Les notifications reçues conformément à l'article 7.
- 14.4 Les signatures, les acceptations et les adhésions, conformément aux articles 9 et 10.
- 14.5 Les notifications reçues conformément à l'article 9.
- 14.6 Les dates auxquelles le présent Accord entre en vigueur, pour les Parties contractantes conformément à l'article 11.
- 14.7 Les notifications de retrait du présent Accord reçues conformément à l'article 12.
- 14.8 La date d'entrée en vigueur de tout amendement au présent Accord, conformément à l'article 13.
- 14.9 Les notifications reçues conformément à l'article 15 concernant l'extension territoriale.

## **Article 15**

### **Extension territoriale de l'Accord**

- 15.1 Le présent Accord a force de loi sur tout territoire ou tous territoires d'une Partie contractante qui est responsable des relations extérieures de ce ou ces territoires, à moins qu'elle n'en ait disposé autrement, avant son entrée en vigueur pour ladite Partie contractante.
- 15.2 Toute Partie contractante peut dénoncer le présent Accord séparément pour ce ou ces territoires, conformément à l'article 12.

## **Article 16**

### **Secrétariat**

Le secrétariat du présent Accord est assuré par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, qui s'acquitte des fonctions ci-après:

- 16.1 Préparer les réunions du Comité exécutif et des groupes de travail;
- 16.2 Communiquer aux Parties contractantes les rapports et les autres renseignements reçus en application des dispositions du présent Accord; et
- 16.3 Exécuter les tâches que lui confie le Comité exécutif.

## Annexe A

### Définitions

Aux fins du présent Accord, on entend par:

1. En ce qui concerne les règlements techniques mondiaux élaborés au titre du présent Accord, le terme «*admet*» désigne le fait qu'une Partie contractante autorise l'entrée sur son marché de produits conformes au règlement technique mondial sans pour autant avoir adopté ce règlement technique mondial dans ses lois et sa réglementation correspondantes.
2. En ce qui concerne les règlements techniques mondiaux élaborés au titre du présent Accord, le terme «*adopte*» désigne l'incorporation d'un règlement technique mondial dans les lois et la réglementation d'une Partie contractante.
3. En ce qui concerne les règlements techniques mondiaux élaborés au titre du présent Accord, le terme «*applique*» désigne le fait qu'une Partie contractante exige la conformité avec un règlement technique mondial à compter d'une certaine date; autrement dit la date effective d'application du règlement dans la juridiction d'une Partie contractante.
4. Le terme «*article*» désigne un article du présent Accord.
5. Le terme «*vote par consensus*» désigne un vote sur une question à propos de laquelle aucune Partie contractante présente et votante ne soulève d'objection, conformément au paragraphe 7.2 de l'article 7 de l'annexe B.
6. «*Partie contractante*», tout pays ou toute organisation d'intégration économique régionale qui est Partie contractante au présent Accord.
7. «*Équipement et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur des véhicules à roues*», les équipements ou les parties dont les caractéristiques ont une incidence sur la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique ou la protection contre le vol. Ces équipements et pièces comprennent entre autres les systèmes d'échappement, les pneumatiques, les moteurs, les équipements antibruit, les alarmes antivol, les dispositifs d'avertissement et les systèmes de retenue pour enfants.
8. «*Règlement technique mondial établi*», un règlement technique mondial inscrit au Registre mondial conformément au présent Accord.
9. «*Règlement technique inscrit*», un règlement technique national ou régional inscrit au Recueil des règlements admissibles conformément au présent Accord.
10. «*Autocertification du constructeur*», l'obligation juridique imposée par une Partie contractante selon laquelle un constructeur de véhicules à roues ainsi que d'équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules doit certifier que chaque véhicule, chaque équipement ou chaque pièce qu'il met sur le marché satisfait à des prescriptions techniques précises.
11. «*Organisation d'intégration économique régionale*», une organisation constituée par des États souverains et composée d'États souverains, qui a compétence pour les questions relevant du présent Accord, y compris le pouvoir de prendre des décisions ayant force obligatoire pour tous ses États membres en ce qui concerne ces questions.
12. «*Secrétaire général*», le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
13. «*Transparence*», des procédures conçues pour favoriser l'information et la participation du public au processus d'élaboration de la réglementation en vertu du présent Accord. Cette transparence suppose la publication:
  - 1) D'avis annonçant les réunions des groupes de travail et du Comité exécutif; et
  - 2) Des documents de travail et des documents finals.

Elle permet aussi de porter des points de vue et des arguments à l'attention:

- 1) Des réunions des groupes de travail par l'intermédiaire d'organisations dotées du statut consultatif; et
  - 2) Des réunions des groupes de travail et du Comité exécutif par l'intermédiaire de consultations préalables avec des représentants des Parties contractantes.
14. «*Homologation de type*», l'homologation écrite d'une Partie contractante (ou d'une autorité compétente désignée par elle) selon laquelle un véhicule et/ou tout équipement et/ou pièce qui peut être monté et/ou utilisé sur un véhicule satisfait à des prescriptions techniques précises, condition préalable à la mise sur le marché de cet équipement ou de cette pièce.
  15. «*Règlement CEE/ONU*», un Règlement de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies adopté en vertu de l'Accord de 1958.
  16. «*Groupe de travail*», un organe subsidiaire technique spécialisé relevant de la CEE, chargé de formuler des recommandations relatives à l'élaboration de règlements techniques mondiaux harmonisés ou nouveaux, en vue de leur inclusion dans le Registre mondial, et d'examiner les amendements à apporter aux règlements techniques mondiaux inscrits dans le Registre mondial.
  17. «*Accord de 1958*», l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.
-

## **Annexe B**

### **Composition et règlement intérieur du Comité exécutif**

#### **Article 1**

Seules les Parties contractantes peuvent faire partie du Comité exécutif.

#### **Article 2**

Toutes les Parties contractantes sont membres du Comité exécutif.

#### **Article 3**

- 3.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3.2 du présent article, chaque Partie contractante dispose d'une voix.
- 3.2 Si une organisation d'intégration économique régionale et un ou plusieurs de ses États membres sont Parties contractantes au présent Accord, elle peut, dans les domaines relevant de sa compétence, exercer son droit de vote en disposant d'un nombre de voix égal au nombre de ses États membres qui sont Parties contractantes au présent Accord. Elle ne peut exercer son droit de vote si l'un quelconque de ses États membres exerce le sien, et réciproquement.

#### **Article 4**

Pour pouvoir voter, une Partie contractante doit être présente, sauf si son droit de vote est exercé par une organisation d'intégration économique régionale.

#### **Article 5**

- 5.1 Un quorum d'au moins la moitié des Parties contractantes doit être réuni pour pouvoir procéder à un vote.
- 5.2 Dans le calcul du quorum en vertu du présent article, et pour définir le nombre des Parties contractantes représentant un tiers des Parties contractantes présentes et votantes en vertu du paragraphe 7.1 de l'article 7 de la présente annexe, une organisation d'intégration économique régionale et ses États membres sont comptés comme une seule Partie contractante.

#### **Article 6**

- 6.1 Lors de sa première session de chaque année civile, le Comité exécutif élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le Président et le Vice-Président sont élus à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes.
- 6.2 Ni le Président, ni le Vice-Président ne doit être originaire de la même Partie contractante plus de deux années de suite. Le Président et le Vice-Président ne doivent jamais être originaires de la même Partie contractante.

## **Article 7**

- 7.1 Un règlement national ou régional peut être inscrit au Recueil des règlements admissibles avec un vote favorable d'au moins un tiers des Parties contractantes présentes et votantes (voir définition à l'article 5.2 de la présente annexe) ou d'un tiers du nombre total de suffrages exprimés, si ce décompte est plus avantageux. Dans les deux cas, le tiers doit comprendre la voix de la Communauté européenne, du Japon ou des États-Unis, s'ils sont Parties contractantes.
- 7.2 L'inscription d'un règlement technique mondial au Registre mondial, l'amendement d'un règlement technique mondial établi et l'amendement du présent Accord doivent être adoptés par consensus des Parties contractantes présentes et votantes. Si une Partie contractante présente et votante est en désaccord sur une question devant faire l'objet d'un vote par consensus, elle doit en communiquer les raisons par écrit au Secrétaire général, dans les soixante (60) jours à compter de la date du scrutin. Passé ce délai, la Partie contractante est considérée comme ayant émis un vote favorable. Si toutes les Parties contractantes en désaccord se trouvent dans le même cas, on considère que la question a été votée par consensus par la totalité des personnes présentes et votantes. Dans cette éventualité, la date du scrutin est considérée comme étant le premier jour suivant la période de soixante jours.
- 7.3 Toutes les autres questions en suspens peuvent, à la discrétion du Comité exécutif, être résolues au moyen de la procédure de vote définie au point 7.2 du présent article.

## **Article 8**

Les Parties contractantes qui s'abstiennent sont considérées comme non votantes.

## **Article 9**

Le Secrétaire exécutif convoque le Comité exécutif chaque fois qu'un vote doit avoir lieu en vertu des articles 5, 6 ou 13 du présent Accord ou chaque fois que des activités doivent être menées en application du présent Accord.

---

## **Annexe IV**

**Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables  
au contrôle technique périodique des véhicules à roues  
et la reconnaissance réciproque des contrôles  
en date, à Vienne, du 13 novembre 1997**

(Reproduction des documents ECE/RCTE/CONF./4 et ECE/RCTE/CONF./4/Corr.2)

## **Préambule**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

NOTANT la croissance de la circulation routière et la montée des risques et des nuisances qui en résulte, ce qui pose à toutes les Parties contractantes des problèmes de sécurité et d'environnement de caractère et de gravité analogues;

DÉSIRANT parvenir à une plus grande uniformité des Règles qui régissent la circulation routière en Europe et assurer un niveau plus élevé de sécurité et de protection de l'environnement;

DÉSIRANT définir à cette fin des conditions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à roues qu'il suffira de respecter pour que ces véhicules soient agréés dans leur pays;

ATTENDU que le temps nécessaire pour procéder au contrôle technique périodique de certains véhicules à roues et les dépenses alors encourues sont des facteurs susceptibles d'affecter les conditions de la concurrence entre transporteurs routiers sur le territoire des Parties contractantes; attendu que les systèmes actuels de contrôle varient d'un territoire à l'autre;

ATTENDU qu'il faut donc harmoniser autant que faire se peut la fréquence des contrôles et la liste des éléments qui doivent impérativement être vérifiés;

ATTENDU que la date retenue pour l'application des mesures visées dans le présent Accord doit laisser le temps d'établir ou de compléter les arrangements administratifs et techniques requis pour procéder aux vérifications;

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

### **Article premier**

Les Parties contractantes établissent des Règles applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues immatriculés ou mis en service sur leur territoire et les contrôles effectués conformément à ces Règles font l'objet d'une reconnaissance réciproque de leur part. Les Règles sont établies par l'intermédiaire d'un Comité d'administration composé de toutes les Parties contractantes conformément au règlement intérieur reproduit à l'appendice 1 et sur la base des dispositions des articles et paragraphes ci-après.

Au sens du présent Accord,

l'expression «véhicules à roues» recouvre tous les véhicules à moteur et leurs remorques;

l'expression «contrôle technique» recouvre le contrôle de tous équipements et pièces utilisés sur les véhicules à roues et dont les caractéristiques ont un rapport avec la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie; l'expression «règles applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues» recouvre les dispositions relatives à la preuve du respect de la procédure administrative uniforme selon laquelle les autorités compétentes d'une Partie contractante attestent périodiquement, une fois effectuées les vérifications requises, que le véhicule à roues est conforme aux prescriptions des Règles pertinentes. Cette preuve peut être apportée sous forme d'un certificat de contrôle technique dont le modèle est reproduit dans l'appendice 2 au présent Accord.

### **Article 2**

1. Après l'établissement d'une Règle conformément à la procédure indiquée dans l'appendice 1, le Comité d'administration communique le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ci-après dénommé «Secrétaire général». Le Secrétaire général notifie ensuite, le plus tôt possible, cette Règle aux Parties contractantes.

La Règle est réputée adoptée sauf si, pendant la période de six mois suivant la date de notification par le Secrétaire général, plus d'un tiers des Parties contractantes à la date de la notification ont informé le Secrétaire général de leur désaccord avec la Règle.

La Règle précise:

- a) les catégories de véhicules à roues concernées et la fréquence des contrôles;
- b) les équipements et/ou les pièces à contrôler;
- c) les méthodes d'essai prévues pour démontrer que les performances satisfont aux prescriptions;
- d) les conditions relatives à l'octroi des certificats de contrôle et à leur reconnaissance réciproque;
- e) la date ou les dates de l'entrée en vigueur de la Règle.

La Règle peut, le cas échéant, faire référence aux centres d'essais agréés par les autorités compétentes pour le contrôle des véhicules à roues.

2. Après l'adoption d'une Règle, le Secrétaire général en avise le plus tôt possible toutes les Parties contractantes et indique quelles sont celles qui ont fait objection et pour lesquelles cette Règle n'entrera pas en vigueur.

3. La Règle adoptée entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas donné notification de leur désaccord, à la date ou aux dates qui y ont été précisées, en tant que Règle annexée au présent Accord.

4. Au moment où elle dépose son instrument d'adhésion, toute nouvelle Partie contractante peut déclarer n'être pas liée par certaines Règles annexées au présent Accord ou n'être liée par aucune d'entre elles. Si, à ce moment, la procédure prévue aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article est en cours pour un projet de Règle, le Secrétaire général communique ce projet à la nouvelle Partie contractante et le projet n'entre en vigueur comme Règle à l'égard de cette nouvelle Partie que dans les conditions prévues au paragraphe 3 du présent article, les délais prévus courant à partir de la date de la communication du projet à cette Partie. Le Secrétaire général communique à toutes les Parties contractantes la date de cette entrée en vigueur. Il leur communique également toutes les déclarations des Parties contractantes concernant la non-application de certaines Règles qui sont faites en application du présent paragraphe.

5. Toute Partie contractante appliquant une Règle peut, à tout moment, avec préavis d'un an, notifier au Secrétaire général que son administration entend cesser d'appliquer cette Règle. Cette notification est communiquée par le Secrétaire général aux autres Parties contractantes.

6. Toute Partie contractante n'appliquant pas une Règle peut à tout moment notifier au Secrétaire général qu'elle entend désormais l'appliquer, et la Règle entre alors en vigueur à son égard le soixantième jour faisant suite à cette notification. Le Secrétaire général notifie à toutes les Parties contractantes toute entrée en vigueur d'une Règle à l'égard d'une nouvelle Partie contractante intervenant en application du présent paragraphe.

7. Dans la suite du présent Accord, on appellera «Parties contractantes appliquant une Règle» les Parties contractantes à l'égard desquelles cette Règle est en vigueur.

8. Les Règles annexées au présent Accord en tant qu'additifs en font partie intégrante.

### Article 3

La procédure d'amendement aux Règles annexées au présent Accord est régie par les dispositions suivantes:

1. Les amendements aux Règles sont arrêtés par le Comité d'administration conformément aux dispositions des articles 1 et 2 et à la procédure indiquée dans l'appendice 1. Après avoir été arrêté, tout amendement à une Règle est adressé au Secrétaire général par

le Comité d'administration. Le Secrétaire général notifie le plus tôt possible cet amendement aux Parties contractantes qui appliquent la Règle.

2. Un amendement à une Règle est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire général en a donné notification, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant la Règle à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Si, à l'issue de cette période, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant la Règle n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord, celui-ci déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant la Règle qui n'ont pas contesté l'amendement. Si une Règle fait l'objet d'un amendement et si au moins un cinquième des Parties contractantes qui en appliquent la version non amendée déclarent ultérieurement qu'elles souhaitent continuer de l'appliquer, cette version non amendée est considérée comme une variante de la version amendée et est incorporée formellement à ce titre dans la Règle avec prise d'effet à la date de l'adoption de l'amendement ou de son entrée en vigueur. Dans ce cas, les obligations des Parties contractantes appliquant la Règle sont les mêmes que celles énoncées au paragraphe 1.
3. Au cas où un pays serait devenu partie à cet Accord entre la notification de l'amendement à une Règle adressée par le Secrétaire général et l'entrée en vigueur de l'amendement, la Règle en cause ne pourrait entrer en vigueur à l'égard de cette Partie contractante que deux mois après qu'elle aurait accepté formellement l'amendement ou qu'un délai de six mois se serait écoulé depuis la communication que le Secrétaire général lui aurait faite du projet d'amendement.

#### **Article 4**

1. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe, les États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 de son mandat et les organisations d'intégration économique régionale qui ont été créées par les États membres de la Commission économique pour l'Europe et qui ont reçu de leurs propres États membres des compétences dans les domaines visés par le présent Accord, notamment pour prendre des décisions ayant force obligatoire à leur égard, peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord.

Pour le calcul du nombre de voix aux fins de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 3, paragraphe 2, les organisations d'intégration économique régionale disposent d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres qui sont membres de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe, en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission, et les organisations d'intégration économique régionale qui ont reçu de leurs États membres des compétences dans les domaines visés par le présent Accord, notamment pour prendre des décisions ayant force obligatoire à leur égard, peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord.

Pour le calcul du nombre de voix aux fins de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 3, paragraphe 2, les organisations d'intégration économique régionale disposent d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres qui sont Membres de l'Organisation des Nations Unies.

3. Les pays visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord:
  - a) En le signant sans réserve de ratification;
  - b) En le ratifiant après l'avoir signé sous réserve de ratification;
  - c) En y adhérant.
4. La ratification ou l'adhésion s'opère par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

5. Le présent Accord sera ouvert à la signature du 13 novembre 1997 au 30 juin 1998. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.

### **Article 5**

1. Le présent Accord entrera en vigueur le soixantième jour après que cinq des États mentionnés au paragraphe 1 de son article 4 l'aient signé sans réserve de ratification ou aient déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhérera après qu'il soit entré en vigueur, le présent Accord entrera en vigueur le soixantième jour après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.

### **Article 6**

1. Toute Partie contractante peut dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général.

2. La dénonciation prend effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification.

### **Article 7**

1. Tout État peut, lorsqu'il signe le présent Accord sans réserve de ratification, ou qu'il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que le présent Accord est applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. L'Accord est alors applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du soixantième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si l'Accord n'est pas entré en vigueur à cette date, à compter de son entrée en vigueur.

2. Tout État qui a fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international peut, conformément à l'article 6, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

### **Article 8**

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord est, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'a pas été réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et est en conséquence renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois qui suivent la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties peut demander au Secrétaire général de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 2 du présent article est obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

### **Article 9**

1. Chaque Partie contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion au présent Accord, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 de l'Accord. Les autres Parties contractantes ne sont pas liées par l'article 8 envers toute Partie contractante qui a formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui a formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article peut à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

3. Aucune réserve au présent Accord ou aux Règles qui y sont annexées n'est admise, mais toute Partie contractante a, conformément à l'article 2, la possibilité de déclarer qu'elle n'a pas l'intention d'appliquer certaines de ces Règles ou qu'elle n'entend appliquer aucune d'entre elles.

### **Article 10**

La procédure d'amendement au texte même de l'Accord et de ses appendices est régie par les dispositions suivantes:

1. Toute Partie contractante peut proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord et à ses appendices. Le texte de tout projet d'amendement à l'Accord et à ses appendices est adressé au Secrétaire général, qui le communique à toutes les Parties contractantes et le porte à la connaissance des autres États visés au paragraphe 1 de l'article 4.
2. Tout projet d'amendement qui a été transmis conformément au paragraphe 1 du présent article est réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objections dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a transmis le projet d'amendement.
3. Le Secrétaire général adresse le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement. Si une telle objection a été formulée, l'amendement est considéré comme n'ayant pas été accepté et reste sans aucun effet. En l'absence d'objection, l'amendement entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration du délai de six mois prévu au paragraphe 2 du présent article.

### **Article 11**

Outre les notifications prévues aux articles 2, 3 et 5 du présent Accord, le Secrétaire général notifie aux Parties contractantes:

- a) Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 4;
- b) Les dates auxquelles le présent Accord doit entrer en vigueur conformément à l'article 5;
- c) Les dénonciations en vertu de l'article 6;
- d) Les notifications reçues conformément à l'article 7;
- e) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9;
- f) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3;
- g) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément au paragraphe 3 de l'article 5\*.

---

\* Lire «paragraphe 3 de l'article 10» (voir TRANS/WP.29/815, par. 115).

## **Article 12**

Les organismes ou établissements désignés et supervisés directement par une Partie contractante peuvent effectuer des contrôles techniques périodiques en vertu du présent Accord, au nom d'une autre Partie contractante.

## **Article 13**

Après le 30 juin 1998, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4 du présent Accord.

\* \* \*

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Vienne, le 13 novembre 1997, en un seul exemplaire en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

---

## **Appendice 1**

### **Composition et règlement intérieur du Comité d'administration**

#### **Article premier**

Le Comité d'administration est composé de toutes les Parties à l'Accord.

#### **Article 2**

Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU fournit au Comité des services de secrétariat.

#### **Article 3**

Le Comité élit chaque année, à sa première session, un président et un vice-président.

#### **Article 4**

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies réunit le Comité sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe chaque fois qu'il y a lieu d'établir une nouvelle Règle ou d'apporter un amendement à une Règle.

#### **Article 5**

Les projets tendant à l'adoption de nouvelles Règles sont mis aux voix. Chaque pays, Partie à l'Accord, dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes. Pour le calcul du quorum, les organisations d'intégration économique régionale, en tant que Parties contractantes à l'Accord, disposent d'autant de voix qu'elles comptent d'États membres. Le représentant d'une organisation d'intégration économique régionale peut exprimer les votes des États souverains qui en sont membres. Pour être adopté, tout nouveau projet de Règle doit recueillir les deux tiers des voix des membres présents et votants.

#### **Article 6**

Les projets tendant à apporter des amendements à des Règles sont mis aux voix. Chaque pays, Partie à l'Accord appliquant la Règle, dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes appliquant la Règle. Pour le calcul du quorum, les organisations d'intégration économique régionale, en tant que Parties contractantes à l'Accord, disposent d'autant de voix qu'elles comptent d'États membres. Le représentant d'une organisation d'intégration économique régionale peut exprimer les votes de ceux de ses États membres souverains qui appliquent la Règle en cause. Pour être adopté, tout projet d'amendement à une Règle doit recueillir les deux tiers des voix des membres présents et votants.

## Appendice 2

### Certificat international de contrôle technique

1. Il incombe aux Centres de contrôle technique agréés de procéder aux essais de contrôle, de délivrer l'attestation de conformité avec les prescriptions de la ou des Règles pertinentes annexées à l'Accord de Vienne de 1997 applicables au contrôle et d'indiquer à la rubrique n° 12.5 du Certificat international de contrôle technique, dont le modèle est reproduit plus loin, la date limite à laquelle le prochain contrôle doit être effectué.
2. Le Certificat international de contrôle technique doit contenir les renseignements indiqués plus loin. Il peut se présenter sous la forme d'un livret de format A6 (148 x 105 mm), à couverture verte et à pages intérieures blanches, ou d'une feuille de papier vert ou blanc de format A4 (210 x 197 mm) pliée au format A6 de manière telle que la section où apparaît le Signe indicatif du pays ou l'emblème des Nations Unies forme le dessus du Certificat plié.
3. Les rubriques du certificat doivent être complétées dans la langue officielle de la Partie contractante émettrice, en conservant la numérotation.
4. Les procès-verbaux de contrôle technique utilisés par les Parties contractantes à l'Accord peuvent aussi être admis. Un modèle de ces procès-verbaux doit être communiqué au Secrétaire général pour l'information des Parties contractantes.
5. Les autorités compétentes sont seules habilitées à porter des indications manuscrites, dactylographiées ou produites par ordinateur, en caractères latins, sur le Certificat international de contrôle technique.

## Appendice 2 (suite)

### Teneur du certificat international de contrôle technique

Espace réservé au signe  
indicatif du pays  
ou à l’emblème  
des Nations Unies

.....  
(Autorité administrative responsable du contrôle technique)

.....<sup>1</sup>  
CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Titre «CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE» dans la langue officielle du pays.

<sup>2</sup> Titre en français.

## Appendice 2 (suite)

### CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

1. Plaque d'immatriculation (Immatriculation) n° .....
2. N° de série du véhicule .....
3. Première immatriculation après construction (État, autorité) .....<sup>1</sup>
4. Date de première immatriculation après construction .....
5. Date du contrôle technique .....

### CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

6. Le présent certificat est délivré pour le véhicule désigné aux rubriques n°s 1 et 2 et qui, à la date indiquée à la rubrique n° 5, est conforme avec la ou les Règles annexées à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles.
7. Selon la ou les Règles visées à la rubrique n° 6, le véhicule doit subir son prochain contrôle technique au plus tard le:  
Date (mois/année) .....
8. Délivré par .....
9. À (lieu) .....
10. Date .....
11. Signature .....

<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Si possible, autorité et État où la première immatriculation du véhicule après construction a été effectuée.

<sup>2</sup> Sceau ou cachet de l'autorité délivrant le certificat.

## Appendice 2 (suite)

12.	Contrôle(s) technique(s) périodique(s) ultérieur(s) <sup>1</sup>
12.1	Effectué par (Centre de contrôle technique) ..... <sup>2</sup>
12.2	.....  (Cachet)
12.3	Date .....
12.4	Signature .....
12.5	Prochain contrôle à effectuer au plus tard en (mois/année) .....

<sup>1</sup> Compléter à nouveau dans les cases suivantes les rubriques 12.1 à 12.5 si le certificat ressort pour les contrôles périodiques annuels ultérieurs.

<sup>2</sup> Nom, adresse, pays du Centre de contrôle technique agréé par l'autorité compétente.

## Annexe V

### Liste des organisations non gouvernementales qui participent aujourd'hui régulièrement aux activités du WP.29

AECC	Association for Emissions Control by Catalyst.
AEGPL	Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés
AIT/FIA	Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile – Il s'agit d'une organisation internationale de clubs automobiles nationaux.
ETRMA	European Tyre and Rubber Manufacturers' Association – Il s'agit d'une organisation internationale qui regroupe les fabricants de pneumatiques et de caoutchouc et leurs associations nationales.
BIPAVER	Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechangeurs de pneumatiques
CEA	Comité européen des assurances
CEMA	Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole
CI	Consumers International - Il s'agit de l'organisation internationale des unions de consommateurs.
CIDADEC	Confédération internationale des associations d'experts et de conseils
CITA	Comité international de l'inspection technique automobile
CLEPA/MEMA/JAPIA	Groupe de travail international qui regroupe les associations des équipementiers et des fournisseurs de l'automobile d'Europe, des États-Unis d'Amérique et du Japon.
CONCAWE	Organisation européenne des compagnies pétrolières pour la protection de l'environnement et de la santé
CEVE	Comité européen des véhicules expérimentaux
ENGVA	European Natural Gas Vehicle Association
ETRTO	Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante – Il s'agit d'une organisation internationale des fabricants de pneumatiques, de jantes et de valves et de leurs associations nationales.
EUROMOT	Association des constructeurs européens de moteurs à combustion interne
EUWA	Association des fabricants européens de roues

FEMFM	Fédération des fabricants européens de matériaux de friction
GTB	Groupe de travail «Bruxelles, 1952» – Il s’agit d’une association internationale d’experts de l’éclairage et de fabricants des dispositifs d’éclairage.
CEI	Commission électrotechnique internationale
IMMA	Association internationale des constructeurs de motocycles – Il s’agit d’une organisation internationale d’associations et de fabricants nationaux de motocycles.
ISO	Organisation internationale de normalisation – Il s’agit d’une organisation mondiale qui élabore des normes techniques volontaires dans de nombreux domaines.
IRU	Union internationale des transports routiers
OICA	Organisation internationale des constructeurs d’automobiles – Il s’agit d’une organisation mondiale qui regroupe les associations nationales des constructeurs automobiles.
SAE	Society of Automotive Engineers
UITP	Union internationale des transports publics
UNATAC	Union d’assistance technique pour l’automobile et la circulation routière

## **Annexe VI**

### **Processus nationaux et régionaux d'élaboration et d'application des règlements**

**Section 1 – Communauté européenne**

**Section 2 – Japon**

**Section 3 – Fédération de Russie**

**Section 4 – États-Unis d'Amérique**

**Section 5 – Canada**

**Section 6 – Inde**

**Section 7 – Corée**

## Section 1

### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules Cadre réglementaire – Union européenne

#### I. L'industrie automobile européenne et le cadre juridique général régissant la réception CE

L'industrie automobile est l'un des secteurs d'activité clefs de l'Europe. Son importance tient en grande partie aux liens qu'elle entretient avec les structures économiques nationales et internationales et à la complexité de sa chaîne de valeur, constituée des constructeurs automobiles, mais aussi en amont, des fournisseurs et en aval, des importateurs, des distributeurs et des revendeurs agréés et non agréés. Le secteur automobile génère un chiffre d'affaires de plusieurs centaines de milliards d'euros. Sa valeur ajoutée est de l'ordre de 140 milliards d'euros, soit environ 8 % de la valeur ajoutée du secteur manufacturier européen. Le secteur emploie directement plus de 2 millions de personnes et représente plus de 12 millions de postes de travail au total dans l'Union européenne (UE), soit environ 5,5 % des emplois de l'UE.

En raison du rôle qu'elle tient dans la société et de son poids économique, l'industrie automobile influe sur de nombreux domaines clefs de la politique européenne et vice-versa. Outre son lien évident avec la compétitivité et la politique industrielle (se référer à la stratégie «Europe 2020»), l'industrie automobile européenne est un secteur crucial du fait de son interaction avec la politique du marché intérieur européen, les politiques des transports et les politiques énergétiques, les politiques environnementales et climatiques, la politique commerciale et la politique de recherche et de développement.

Soucieuse de suivre et d'évaluer régulièrement l'évolution de l'industrie automobile et de fixer des orientations stratégiques réalistes pour ce secteur à l'horizon 2020-2030, la Commission européenne a lancé un processus de consultation des parties prenantes intitulé «CARS 21». Par ce biais, des représentants de l'industrie automobile, des syndicats, des organisations non gouvernementales, des utilisateurs, des ministères compétents des États membres de l'UE, de la Commission européenne et d'autres institutions de l'UE peuvent élaborer des recommandations sur les mesures politiques à mettre en œuvre pour préserver la compétitivité et la durabilité de l'industrie automobile européenne. Ces recommandations permettent à la Commission européenne d'élaborer des politiques industrielles sectorielles sur-mesure.

Une politique industrielle sectorielle spéciale comprend aussi des aspects commerciaux où la question de l'harmonisation technique au plan international est d'une importance capitale. Depuis sa création, le groupe CARS 21 a été un ardent défenseur de l'harmonisation internationale, affirmant que *«les efforts visant à accroître l'harmonisation au plan international de la réglementation concernant les véhicules automobiles devaient être poursuivis, le cas échéant, afin d'impliquer les principaux marchés de véhicules et d'étendre l'harmonisation à des domaines non encore couverts, notamment dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998 de la Commission économique pour l'Europe (CEE)»*. La Commission européenne (CE) participe donc de plus en plus au processus d'élaboration de la réglementation technique de la CEE, notamment par son travail au sein du WP.29 et de ses organes subsidiaires, consciente que l'harmonisation internationale au travers des Règlements de l'ONU et des Règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU relatifs à la construction et au fonctionnement des véhicules à moteur est un facteur essentiel en vue de réduire les coûts de la réglementation pour tous les constructeurs et d'augmenter la compétitivité. Les efforts entrepris par la Commission européenne permettent progressivement d'aligner la législation de l'UE sur les Règlements et RTM de l'ONU adoptés au niveau international. L'UE va encore plus loin en établissant, dans sa propre législation, un lien plus direct avec les Règlements de l'ONU (voir à cet égard le Règlement (CE) n° 661/2009 sur la «sécurité générale des véhicules à moteur»). Ces mesures facilitent le commerce international et offre aux citoyens européens et aux consommateurs du monde entier tout au moins un niveau également élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

## **II. Le système européen de réception complète par type des véhicules (WVTA – *Whole Vehicle Type-Approval*)**

Lorsque la CEE a commencé à harmoniser ses règlements concernant les véhicules, les États membres de l'Union européenne possédaient encore leurs propres législations nationales et systèmes d'homologation des véhicules automobiles. En conséquence, les prescriptions à appliquer étaient très différentes d'un pays à l'autre, les pays adhéraient de manière unilatérale aux règlements internationaux et les dates de mise en œuvre des nouvelles prescriptions divergeaient. Il a fallu plusieurs décennies pour parvenir au niveau actuel d'harmonisation juridique des prescriptions applicables aux véhicules automobiles.

L'harmonisation technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, réalisée au niveau communautaire en application de l'article 114 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, repose sur le système communautaire de réception complète (WVTA – *Whole Vehicle Type-Approval*). En vertu de ce système, qui ne concerne que les véhicules neufs, les constructeurs peuvent obtenir la certification d'un type de véhicule dans un État membre, dès lors que celui-ci satisfait aux exigences techniques européennes, puis le commercialiser dans toute l'Union européenne sans avoir à effectuer des essais d'homologation ou des contrôles supplémentaires dans d'autres États membres. Cette réception est accordée par une autorité nationale désignée. Un certificat de conformité (CoC) est délivré à l'issue des essais d'homologation: concrètement, ce certificat est le document par lequel le constructeur atteste de la conformité du véhicule aux prescriptions juridiques applicables, telles qu'elles sont énoncées dans la législation européenne relative à la réception complète des véhicules. L'immatriculation est accordée sur simple présentation d'un certificat de conformité.

### III. Les trois grandes catégories de la législation de l'Union européenne régissant la réception par type des véhicules à moteur

La législation de l'Union européenne relative à la réception complète par type des véhicules à moteur vise trois grandes catégories de véhicules:



- «Véhicule à moteur» s'entend de tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, se déplaçant par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

**Exemples** → voitures particulières, autobus, véhicules utilitaires légers, poids lourds, remorques



- «Tracteur» s'entend de tout véhicule agricole ou forestier à roues ou à chenilles, à moteur, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers; il peut être aménagé pour transporter une charge dans un contexte agricole ou forestier et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers;

**Exemples** → tracteurs agricoles et forestiers, leurs remorques et leurs équipements interchangeables tractés



- L'appellation «véhicules de la catégorie L» recouvre une large gamme de véhicules à deux, trois ou quatre roues, par exemple les cyclomoteurs et les scooters à deux et trois roues, les motocycles à deux et trois roues et les motocycles assortis d'un side-car. Entre autres véhicules à quatre roues, aussi appelés quadricycles, on citera les quads et les voiturettes.

**Exemples** → motocycles, scooters, cyclomoteurs, tricycles, voiturettes, etc.

#### **IV. Interaction entre la législation régissant la réception par type dans l'UE et le système réglementaire de la CEE**

La Commission européenne est habilitée à négocier de nouveaux Règlements et RTM de l'ONU au nom des 27 États membres. Les textes juridiques européens disposent que les projets de Règlement et de RTM de l'ONU seront votés par l'Union si, après approbation du Parlement européen, le Conseil approuve le projet à la majorité qualifiée. Il est intéressant de souligner que pour certains domaines techniques, où il existe à la fois un Règlement de l'ONU et un texte législatif européen, le constructeur peut choisir la réglementation à appliquer. Dans d'autres domaines, l'application des Règlements et RTM de l'ONU est obligatoire puisque la législation communautaire correspondante a été abrogée.

Comme indiqué, le renvoi aux normes internationales n'est pas seulement le signe d'un engagement clair de la politique de l'UE en faveur de la compétitivité de l'industrie automobile; c'est aussi un élément clef de promotion du développement et du déploiement de nouvelles technologies.

#### **V. Conclusion/Perspectives**

Même si à court et à moyen terme, le moteur à combustion interne restera probablement prédominant dans les véhicules routiers, les carburants et les technologies de propulsion alternatifs sont amenés à jouer un rôle de plus en plus important à l'avenir. Les véhicules écologiques présentent des impacts environnementaux très faibles pendant toute la durée de leur cycle de vie: ils utilisent des sources d'énergie à faible intensité carbonique, produisent très peu d'émissions polluantes atmosphériques et d'émissions sonores et peuvent être facilement recyclés. Soucieuse de créer une économie fondée sur une croissance intelligente et durable, l'UE encourage vivement les véhicules «verts» par la promotion de la recherche, la définition de normes communes avec la CEE et la mise en place du cadre réglementaire international nécessaire pour soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de carbone faisant une utilisation rationnelle des ressources.

#### **VI. Liens utiles**

1. Site Web du Service «Industrie automobile» de la Commission européenne  
→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_fr.htm)
2. Documents législatifs relatifs au secteur automobile européen  
→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index_en.htm)

## Section 2

### Processus d'élaboration et d'application de la réglementation au Japon

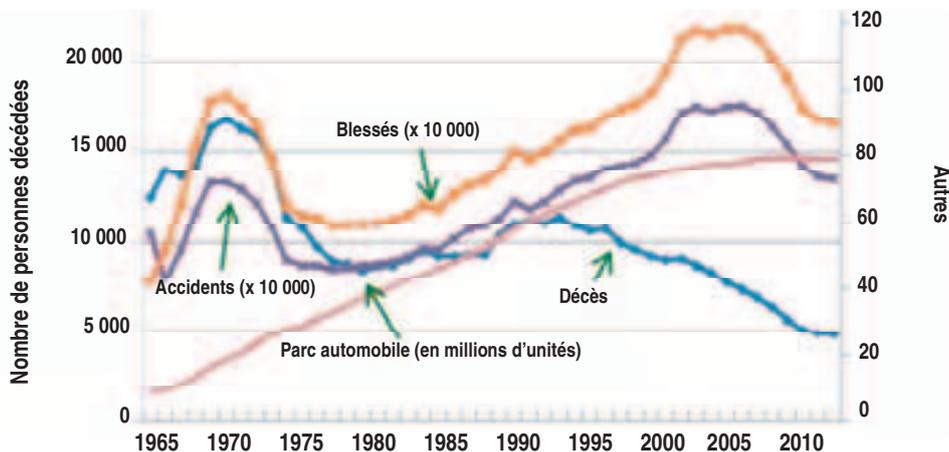
#### 1. Règlements en matière de sécurité

##### 1.1 Évolution des accidents de la circulation routière

Le nombre de tués sur les routes (personnes décédées dans les vingt-quatre heures) dû aux accidents de la circulation était de 4 863 en 2010. C'est la dixième année consécutive que ce chiffre diminue. Il représente moins d'un tiers des 16 765 décès enregistrés en 1970, année au cours de laquelle la courbe des personnes tuées sur les routes a atteint un niveau record. En outre, le nombre d'accidents de la circulation ayant entraîné des blessures ou la mort, ainsi que le nombre de blessés, a diminué pour la sixième année consécutive depuis 2004, année au cours de laquelle on enregistrerait les plus mauvais chiffres.

Toutefois, en 2010, le nombre de personnes décédées et blessées (900 000 environ), d'une part, et le nombre d'accidents ayant entraîné des blessures ou la mort (730 000), d'autre part, sont demeurés élevés.

Figure 1 – Évolution des accidents de la circulation routière au Japon



##### 1.2 Politique en matière de sécurité routière

Afin d'atteindre l'objectif des autorités nationales à mi-parcours, à savoir «faire passer le nombre de décès sur les routes sous la barre des 5 000 d'ici à 2012» comme annoncé par le Premier Ministre dans son discours d'orientation en 2003, les responsables se sont fixé deux sous-objectifs dans le Huitième programme fondamental de la sécurité routière pour la période 2006-2010, l'un visant à faire passer le nombre de décès sur les routes sous la barre des 5 500, et l'autre le nombre de blessés sous la barre du million en 2010.

Tant l'objectif à mi-parcours que les deux sous-objectifs ont été atteints avec deux ans d'avance.

De nouveaux objectifs ont été définis dans le Neuvième programme fondamental de la sécurité routière pour la période 2011-2015: à savoir, réduire, d'ici à 2015, le nombre de décès sur les routes à moins de 3 000 (personnes décédées dans les vingt-quatre heures) et à moins de 3 500 environ (personnes décédées dans les trente jours).

Le monde des transports routiers est en pleine mutation, du fait des changements apparus dans la typologie des victimes d'accidents de la circulation routière, qui attestent du vieillissement de la population, et de l'apparition de nouvelles technologies, comme par exemple les véhicules électriques, dont l'utilisation contribuerait à la création d'une société à faible émission de carbone.

C'est la raison pour laquelle le Groupe de travail de la technologie et de la sécurité des véhicules, qui relève du Conseil de la politique des transports du Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme (MLIT), s'emploie à fixer, pour 2020, un nouvel objectif visant à réduire le nombre de décès sur les routes par l'application de mesures de sécurité automobile et l'évaluation de leurs effets, et à établir la politique qui permettra d'atteindre ce nouvel objectif.

Exemples de mesures:

- 1) Réduction du nombre de blessés dans des accidents de la circulation impliquant des personnes âgées et des piétons
  - Système d'aide aux conducteurs âgés
  - Diffusion des techniques liées aux systèmes de transport intelligents (STI) capables de détecter des piétons ou d'autres véhicules
- 2) Mesures prises suite au développement et à la généralisation de nouvelles technologies telles que les véhicules électriques
  - Pourvoir à la sécurité des batteries et rendre audibles les véhicules à moteur silencieux
  - Mesures de sécurité pour les véhicules de très petite taille, par exemple les systèmes anticollision et de sécurité préventive.

### **1.3 Efficacité des mesures de sécurité applicables aux véhicules**

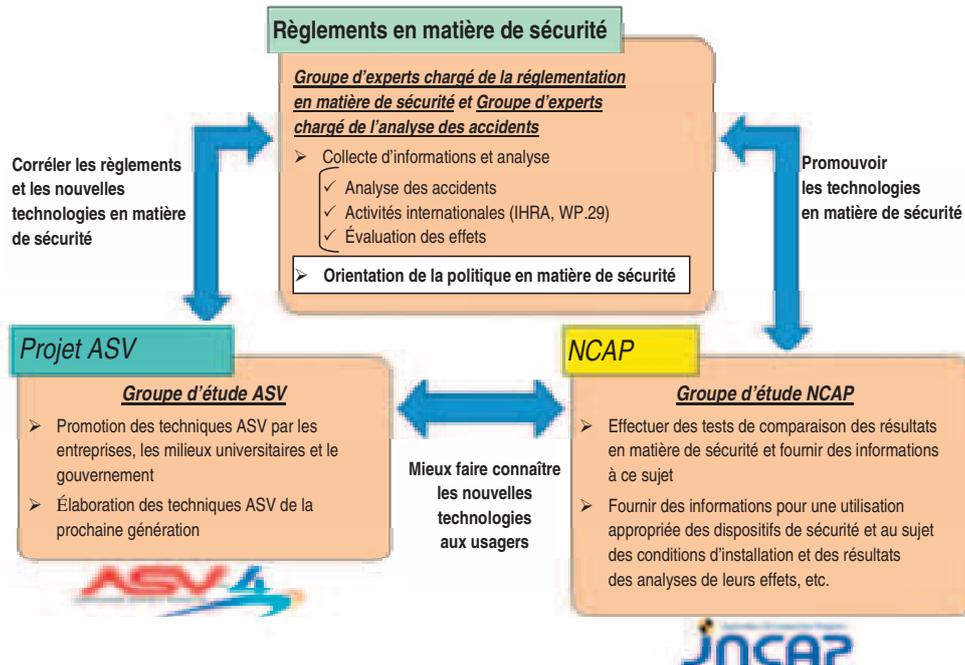
Pour diffuser les technologies de sécurité, notamment active, des véhicules et pour en favoriser le développement, il est nécessaire non seulement de mettre en place une réglementation en matière de sécurité, mais aussi d'appliquer diverses mesures rationnelles. Celles-ci devraient être fondées sur une évaluation quantitative des effets et des caractéristiques fonctionnelles ainsi que des coûts requis.

Il a par conséquent été décidé d'améliorer l'articulation de la réglementation en matière de sécurité, du projet d'amélioration de la sécurité des véhicules (*Advanced Safety Vehicle – ASV*) et du programme d'évaluation des nouveaux véhicules (*New Car Assessment Program – NCAP*).

- I) Élaboration de méthodes d'évaluation des véhicules s'inspirant des tendances actuelles de la réglementation en matière de sécurité et des modalités de mise sur le marché
- II) Lien avec le NCAP aux fins de la vulgarisation des techniques ASV
- III) Mise en place d'une réglementation en matière de sécurité et de modalités de mise sur le marché s'inspirant des tendances en matière d'application pratique et de vulgarisation des technologies ASV

Outre ces mesures de sécurité des véhicules, il est important d'encourager l'utilisation de dispositifs tels que la ceinture de sécurité.

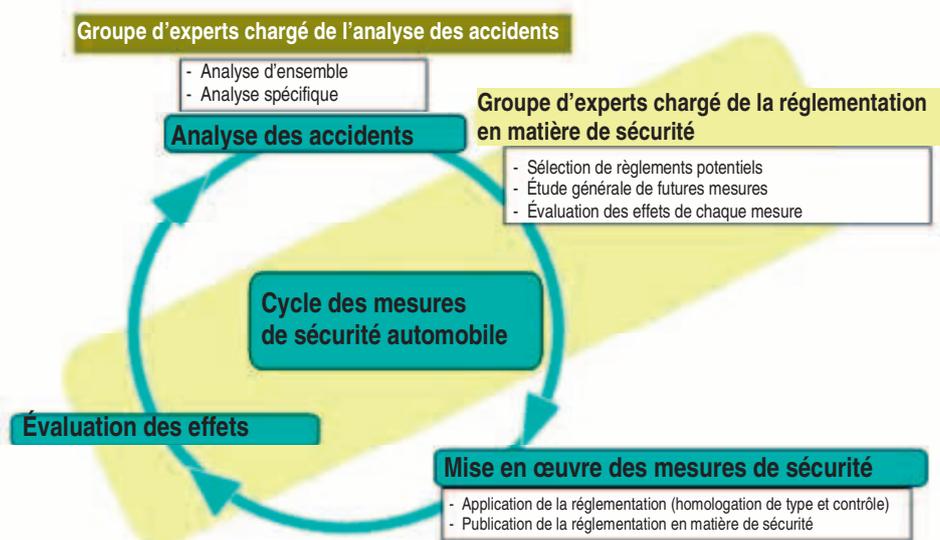
Figure 2 – Articulation des mesures de sécurité



#### 1.4 Amélioration de la réglementation en matière de sécurité

Les règlements en matière de sécurité vont être soumis à davantage de rigueur, en écho aux travaux de deux groupes d'étude constitués de spécialistes universitaires et autres: le Groupe d'experts chargé de l'analyse des accidents, qui examine les circonstances des accidents de la circulation, et le Groupe d'experts chargé de la réglementation en matière de sécurité, qui étudie le développement des règlements en matière de sécurité, en tenant compte à la fois de l'importance et de la maturité technologique, et évalue également leurs effets. S'appuyant sur leurs résultats, le MLIT sélectionne des dispositions à intégrer dans les règlements en matière de sécurité après avoir réalisé des études en coopération avec des instituts de recherche. Lors de l'adoption des règlements en question, les autorités examinent de près la question de l'harmonisation internationale desdits règlements. Dans cet esprit, le MLIT contribue activement à l'élaboration des Règlements de l'ONU et des Règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM) dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), établi par l'ONU.

Figure 3 – Processus d'amélioration de la réglementation en matière de sécurité avant et après l'élaboration d'un règlement

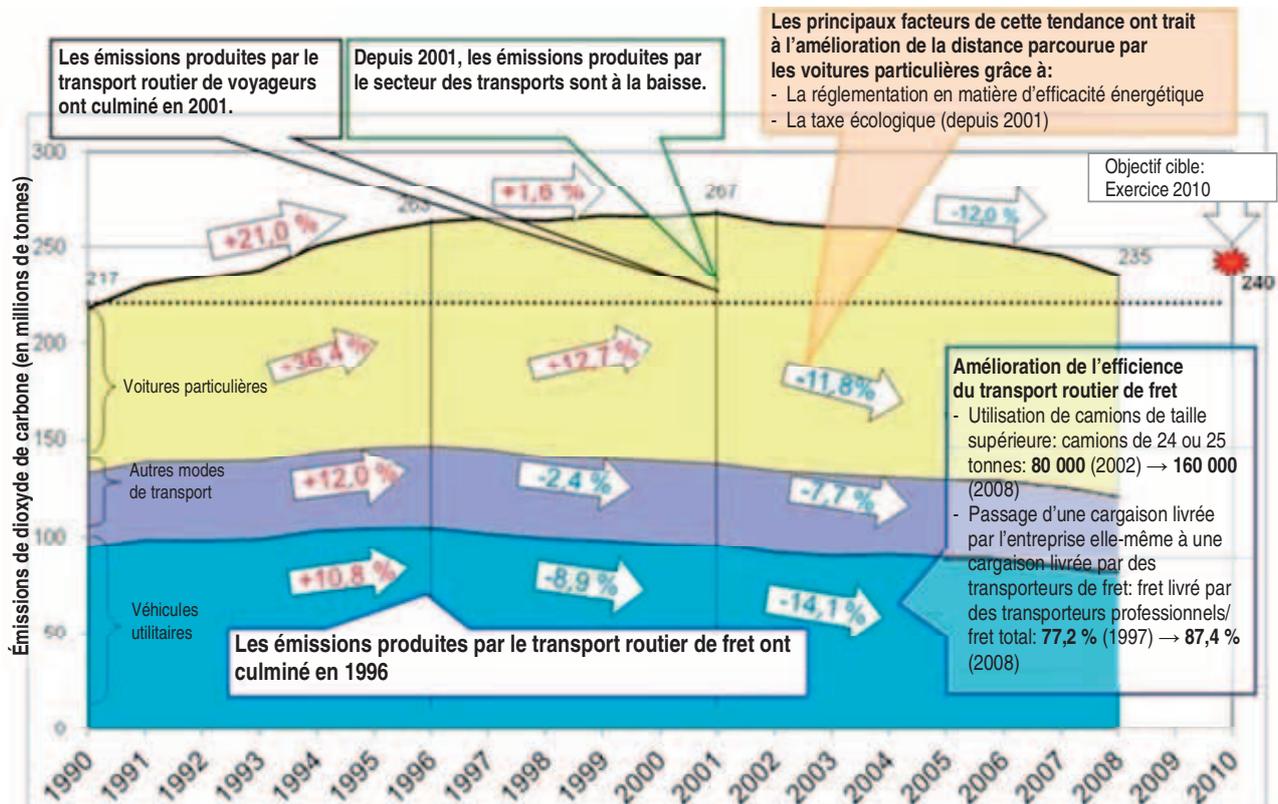


## 2. Réglementation en matière de protection de l'environnement

### 2.1 Évolution des émissions du secteur des transports

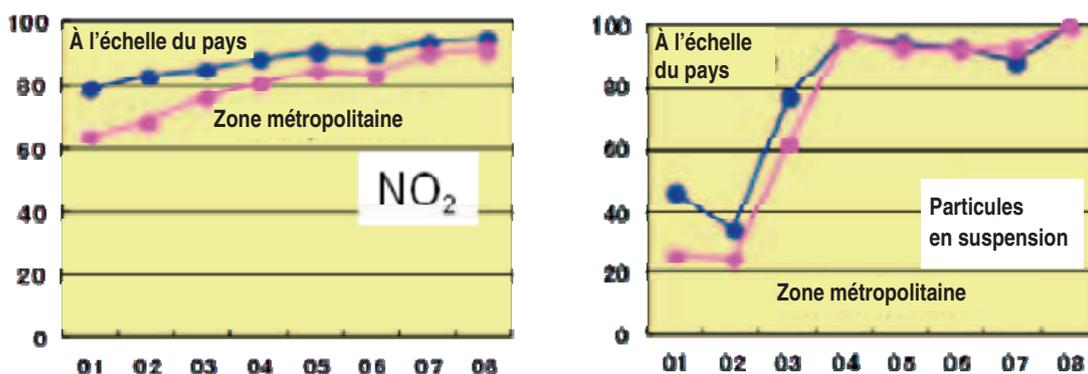
Les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du secteur des transports comptent pour 20 % du total des émissions du Japon qui, selon le rapport de l'année 2008, s'élevait à 2,35 milliards de tonnes. C'est la première fois que ce chiffre est inférieur à l'objectif fixé (2,4-2,43 milliards de tonnes) pour l'année 2010, indiqué dans le plan de réalisation des objectifs. Des mesures visant à réduire encore plus les émissions sont en cours.

Figure 4 – Émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports



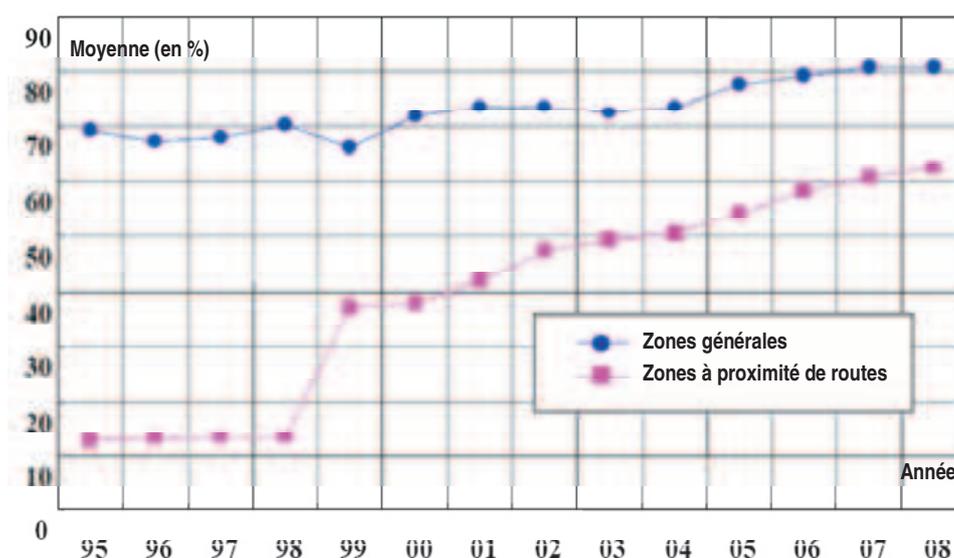
Conformément à la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique, le Japon a mis en place des stations dans chaque préfecture pour surveiller la pollution atmosphérique dans diverses zones, et le Ministère de l'environnement (MOE) en diffuse les résultats. La courbe générale de la pollution par les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les particules (PM) s'améliore, mais dans les zones métropolitaines certaines stations de contrôle affichent des chiffres qui n'atteignent pas les objectifs fixés par la réglementation en matière de protection de l'environnement.

**Figure 5 – Taux d’application des règlements (NO<sub>2</sub> et particules en suspension) (2001-2008)**



En outre, conformément à la loi sur la réglementation en matière de bruit, des stations ont été mises en place dans chaque préfecture pour contrôler le niveau de pollution sonore dans diverses zones, et le Ministère de l’environnement en diffuse les résultats. La courbe de la pollution sonore laisse apparaître une amélioration tant dans les zones générales que dans celles à proximité de voies publiques, mais certaines stations de contrôle n’ont pas encore atteint le niveau fixé par la réglementation en matière de bruit.

**Figure 6 – Taux d’application des règlements en matière de bruit (1995-2008)**



## 2.2 Politique de lutte contre la pollution de l’environnement par les véhicules

### 2.2.1 Politiques en matière de réchauffement de la planète

En 1997, la troisième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a adopté le Protocole de Kyoto, en vertu duquel le Japon est tenu de réduire, entre 2008 et 2012, ses émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) de 6 % par rapport au niveau de 1990.

Le plan de réalisation des objectifs (révisé par le Cabinet le 28 mars 2008) du Protocole de Kyoto prévoit des valeurs cibles pour chaque secteur, comme ceux des transports et de la consommation (consommation des ménages et des entreprises), et les mesures suivantes ont été prises pour faire en sorte que l’objectif visé en termes de réduction soit atteint:

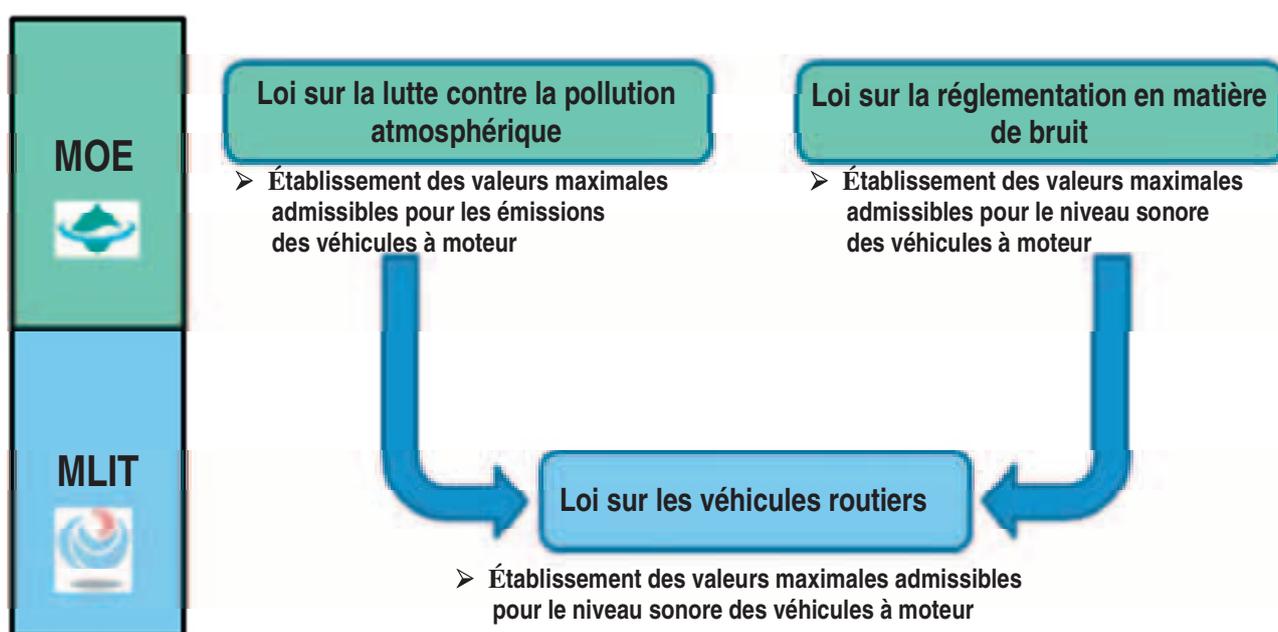
- Le secteur des transports met en œuvre: 1) des mesures visant à améliorer le rendement des carburants destinés aux véhicules, à promouvoir les véhicules peu polluants et à encourager la conduite écologique; 2) des mesures visant à améliorer la fluidité de la circulation; 3) des mesures de renforcement de l'efficacité logistique; 4) des mesures d'incitation à utiliser les transports publics; 5) des mesures visant à améliorer le rendement énergétique des transports ferroviaire, maritime et aérien sont en cours de réalisation.
- Pour ce qui est du logement résidentiel et de la construction dans le secteur de la consommation, les autorités entreprennent d'améliorer les capacités de chauffage et d'isolation et l'efficacité des appareils (par exemple, les climatiseurs).
- Pour ce qui est des villes à forte densité, des mesures écologiques sont menées à bien, telles que celles visant à réduire la consommation d'énergie des systèmes d'assainissement ainsi qu'à maximiser le rendement énergétique lors d'opérations de combustion et l'absorption des gaz à effet de serre.
- Dans le secteur industriel, l'incitation à utiliser des machines de construction à faible consommation d'énergie est de mise.

### 2.2.2 Politiques en matière de pollution atmosphérique

Le Ministère de l'environnement a établi des dispositions réglementaires en matière de qualité environnementale pour chaque polluant atmosphérique [dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), monoxyde de carbone (CO), particules en suspension, dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), photo-oxydants, etc.] et les niveaux sonores autorisés, conformément à la loi de base sur la protection de l'environnement. En outre, conformément à la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique, il a défini les seuils autorisés pour chaque type d'émission [CO, HC, NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote) et particules en suspension] émanant de véhicules automobiles utilisés dans certaines conditions prescrites par la loi. La valeur maximale admissible du niveau sonore de chaque véhicule à moteur (bruit à l'arrêt proche, bruit de fonctionnement constant et bruit de fonctionnement à l'accélération) est aussi fixée, conformément à la loi antibruit.

De son côté, le MLIT a adopté une réglementation visant à limiter les émissions des véhicules à moteur ainsi que le bruit de ces véhicules, le Règlement de sécurité des véhicules routiers, de manière à garantir le respect des valeurs maximales admissibles prévues dans la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique et dans la loi sur la réglementation en matière de bruit.

**Figure 7 – Système juridique de lutte contre la pollution de l'environnement par les véhicules à moteur**



## 2.3 *Mise en œuvre de mesures efficaces de lutte contre la pollution de l'environnement par les véhicules*

### 2.3.1 *Mesures de lutte contre le réchauffement de la planète*

- 1) Améliorer le rendement énergétique des carburants pour véhicules

Les autorités nationales ont adopté une réglementation de type «Top-Runner» en matière de rendement des carburants fondée sur la loi sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, et ont également publié des normes de consommation de carburant pour chaque véhicule. Les dispositions réglementaires «Top-Runner» sont déterminées en fonction des véhicules disponibles sur le marché national présentant les caractéristiques fonctionnelles optimales («produit vedette» (Top-Runner)) et de divers autres facteurs. Environ 80 % des véhicules à essence fabriqués en 2008 répondaient aux normes d'économie de carburant fixées pour 2010, et le rendement énergétique moyen des carburants a augmenté de 34 % par rapport à celui de 1995. En 2007, les autorités nationales ont fixé des normes d'économie de carburant pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers à l'horizon 2015. En outre, en 2006 elles ont adopté des dispositions réglementaires du même ordre auxquelles les véhicules utilitaires lourds devront satisfaire à l'horizon 2015, ce qui est une première mondiale. Qui plus est, depuis juin 2010, les autorités étudient les nouvelles normes d'économie de carburant pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers qu'il conviendra de respecter en 2020.

- 2) Promouvoir les véhicules à faible niveau d'émission et favoriser les économies de carburant

Les véhicules émettant moins de gaz d'échappement que ce que prescrit la nouvelle réglementation peuvent obtenir une homologation en tant que véhicules à faible niveau d'émission selon le niveau de réduction des émissions en question. En outre, le MLIT évalue et publie les normes de consommation de carburant de chaque véhicule afin que les consommateurs puissent facilement reconnaître et sélectionner les véhicules à bon rendement.

- 3) Promouvoir les véhicules peu polluants

Le montant de la taxe écologique a été réduit pour les véhicules ayant un excellent rendement énergétique et produisant peu de gaz d'échappement, et il a été relevé pour les véhicules dépassant un certain âge. Grâce au progrès technologique et aux efforts consentis par les constructeurs automobiles en matière de vente, et grâce aussi à l'intérêt croissant du consommateur pour la protection de l'environnement, le nombre de véhicules à faible niveau d'émission représente environ 41 % (1,18 million d'unités) du nombre total de nouvelles immatriculations.

- 4) Promouvoir la mise au point et la généralisation des véhicules peu polluants de la prochaine génération

En ce qui concerne la prochaine génération de véhicules peu polluants, tels que les véhicules hybrides à alimentation par induction, qui peuvent remplacer les véhicules utilitaires lourds fonctionnant au diesel et apporter un changement considérable en matière d'adaptabilité environnementale, des projets d'évaluation ont été mis en œuvre dans des conditions de conduite réelle et améliorés dans la pratique. En outre, un comité de recherche a été créé en 2009 afin de contribuer au développement de villes régionales dans lesquelles des véhicules écocompatibles peuvent facilement être utilisés (par exemple, les bus électriques et les véhicules de très petite taille). En ce qui concerne les véhicules à pile à combustible, le MLIT contribue activement aux travaux du WP.29 visant à élaborer un Règlement technique mondial de l'ONU dans les meilleurs délais.

5) Promouvoir la conduite écologique

Conformément au plan d'action pour le développement et la promotion de la conduite écologique élaboré par le comité chargé de la communication sur la conduite écologique, des campagnes de publicité pour la célébration annuelle du mois de la promotion de la conduite écologique (novembre) sont activement menées. En outre, un projet visant à encourager le Système de gestion de la conduite écologique est mis en œuvre pour appuyer l'adoption de ce type de systèmes par toutes les sociétés de transport.

### 2.3.2 Mesures de lutte contre la pollution atmosphérique

1) Élaboration de dispositions réglementaires sur les émissions de gaz d'échappement

En ce qui concerne les mesures relatives à l'émission de gaz d'échappement des nouveaux véhicules, les autorités nationales ont, en 2008, adopté une des réglementations les plus strictes au monde – la «*Post New Long-Term Regulation*» –, entrée en vigueur en octobre 2009, afin de limiter les émissions de NO<sub>x</sub> et de particules en suspension par les poids lourds, les autobus et les véhicules de transport de personnes.

En outre, des mesures concernant les émissions de gaz d'échappement par les véhicules actuellement en service ont été prises, conformément à la loi concernant les mesures spéciales aux fins d'une réduction de la totalité des émissions de NO<sub>x</sub> et de particules en suspension par les véhicules dans certaines zones.

2) Mise au point de véhicules peu polluants et considérations pratiques connexes

Les véhicules lourds à moteur diesel sont une des plus grandes sources de pollution atmosphérique. Aux fins de la mise au point de la prochaine génération de véhicules peu polluants qui remplaceront ces véhicules (par exemple, les véhicules hybrides à alimentation par induction), le secteur industriel, les milieux universitaires et les pouvoirs publics ont œuvré à l'élaboration de véhicules et à leur évaluation en situation de conduite réelle. En outre, les conditions pour la mise sur le marché de ce type de véhicules ont été créées, notamment des règlements techniques sur la sécurité et la préservation de l'environnement.

### 2.4 Renforcement de la réglementation en matière de protection de l'environnement

Comme il a déjà été indiqué, les autorités nationales ont adopté une réglementation de type «Top-Runner» relative aux économies de carburants fondée sur la loi sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, et elles en ont réexaminé les dispositions de façon systématique.

## 3. Immatriculation des véhicules et système de contrôle

Les véhicules à moteur ne sont pas autorisés sur les routes tant qu'ils n'ont pas de certificat valable, délivré à la suite d'un contrôle effectué par le MLIT.

Le MLIT effectue essentiellement les types de contrôle suivants. Le contrôle technique des véhicules est confié à l'Agence nationale chargée de l'inspection des véhicules (NAVI). Pour ce qui est des véhicules légers à moteur, c'est l'Organisation chargée de l'inspection des véhicules légers à moteur (LMVIO) qui effectue les contrôles ainsi que toute activité connexe pour le compte du MLIT.

1) Inspection initiale

Tous les véhicules à moteur neufs font l'objet d'une inspection initiale, de même que les véhicules d'occasion qui n'ont pas été utilisés pendant un certain temps (les véhicules à moteur entrant dans le cadre d'une homologation de type peuvent être exemptés du contrôle technique effectué par la NAVI ou la LMVIO).

## 2) Contrôle périodique

Les véhicules à moteur font l'objet d'un contrôle périodique lorsqu'ils continuent à être utilisés après l'expiration du certificat initialement délivré (les véhicules à moteur dont la conformité à la réglementation est certifiée par un atelier d'entretien désigné peuvent être exemptés du contrôle technique effectué par la NAVI ou la LMVIO).

## 3) Contrôle suite à modification

Les véhicules à moteur doivent faire l'objet d'un contrôle lorsqu'ils ont été modifiés (modification de la longueur, de la largeur, de la hauteur, de la capacité de charge maximale autorisée, etc.).

# 4. Systèmes d'homologation

## 4.1 *Système de l'homologation de type*

Lorsque des automobiles ou autres véhicules à moteur d'un modèle identique sont produits ou importés en grand nombre au Japon, on applique un système d'homologation de type. En vertu de ce système, des échantillons ayant la même structure, les mêmes équipements et les mêmes caractéristiques fonctionnelles que les véhicules destinés à la vente sont contrôlés pour vérifier s'ils satisfont aux normes de sécurité et de pollution établies par le Laboratoire national de la sécurité routière et de la protection de l'environnement (NTSEL); l'uniformité de la qualité des performances des véhicules est en outre étudiée sur pièces par le MLIT. Si les contrôles sont passés avec succès, une homologation de type est accordée. Une fois l'homologation de type accordée, afin de confirmer la conformité de la production, le MLIT utilise un réseau d'usines dans lesquelles les constructeurs procèdent régulièrement à des contrôles sur des véhicules correspondant au type homologué.

Lorsque le constructeur du véhicule présente un certificat d'inspection dûment rempli, les véhicules pour lesquels une homologation de type a été attribuée n'ont pas à subir les contrôles techniques prévus dans le cadre de l'inspection initiale qu'effectue la NAVI ou la LMVIO.

## 4.2 *Système de la notification de type*

Le système de la notification de type est couramment utilisé pour les poids lourds comme les camions et les autobus, pour lesquels de nombreuses spécifications différentes sont requises. En vertu de ce système, les contrôles visant à vérifier la conformité des systèmes et dispositifs communs des véhicules de base (véhicules types) aux règles de sécurité et de protection de l'environnement applicables sont effectués par le NTSEL. Il peut ensuite être procédé à l'inspection initiale de chaque véhicule compte tenu des résultats des tests obtenus. Ainsi, ce système permet de rationaliser l'inspection initiale.

La principale différence entre le système de notification et le système d'homologation de type réside dans le fait que le premier n'impose pas de vérifier la conformité des produits automobiles (système de contrôle de la qualité) ni de faire réaliser au constructeur une inspection complète. Par conséquent, chaque véhicule à moteur, dans le cadre de ce système, doit subir avec succès les contrôles techniques de l'inspection initiale effectuée par la NAVI ou la LMVIO. Il est recommandé, à des fins de rationalisation de l'inspection initiale, d'utiliser le système d'homologation de type des équipements décrit ci-dessous parallèlement à ce système.

## 4.3 *Procédure de traitement préférentiel (PHP)*

Cette procédure a été mise en place pour favoriser l'importation de véhicules automobiles. Elle s'applique aux véhicules importés qui sont vendus en petit nombre au Japon.

Le MLIT examine uniquement les documents attestant de la conformité aux règlements en matière de sécurité établis par le NTSEL et de la pertinence du système de contrôle de la qualité.

Dans le cadre de ce système, les documents qui doivent être inclus dans la demande ont été grandement simplifiés, et le temps nécessaire à l'examen a également été réduit. En outre, il n'est pas nécessaire de soumettre le véhicule à des contrôles. Ce système est donc particulièrement intéressant pour les véhicules automobiles vendus en petit nombre. Néanmoins, chaque véhicule à moteur relevant de cette procédure doit subir avec succès l'inspection technique initiale effectuée par la NAVI ou la LMVIO.

Ce système s'applique aux véhicules dont la vente au Japon n'excédera pas 2 000 unités par an et par type (3 000 unités pour les modèles destinés à faire l'objet d'une demande d'homologation de type, en vertu du système pertinent).

#### **4.4 *Système de la reconnaissance réciproque et de l'homologation de type des équipements***

Le Japon participe au WP.29 en qualité d'observateur depuis 1977, et a contribué dans ce contexte à l'harmonisation de la réglementation sur les freins et l'éclairage à l'échelle mondiale. En novembre 1998, le Japon est devenu la première Partie contractante non européenne à adhérer à l'Accord de 1958, ouvrant ainsi la voie à la mondialisation des systèmes d'homologation. Du fait de cette adhésion, certains équipements ayant fait l'objet d'une homologation par une autre Partie contractante n'ont désormais plus à être homologués au Japon.

Parallèlement à son adhésion à l'Accord de 1958, le Japon a adopté un système d'homologation de type des équipements en réponse à l'utilisation accrue d'un même équipement dans plusieurs modèles de véhicules. Certains équipements ayant fait l'objet d'une homologation de type peuvent prétendre à la reconnaissance réciproque dans toutes les Parties contractantes à l'Accord. Au Japon, ils sont désormais exemptés des contrôles effectués au titre de la procédure d'homologation de type du véhicule.

Le Gouvernement japonais fait, s'il y a lieu, des propositions d'amendement aux Règlements de l'ONU afin d'assurer la sécurité des véhicules et la préservation de l'environnement. Compte tenu de ces amendements, le Japon a l'intention d'adopter un plus grand nombre de Règlements de l'ONU.

#### **5. *Système de rappel***

Le système de rappel des véhicules à moteur a été créé en 1969 pour prévenir les accidents et la pollution dus à des défaillances attribuables à la conception des véhicules ou à leur processus de fabrication. Les constructeurs ou importateurs automobiles, qui fabriquent ou importent des véhicules automobiles, doivent avertir le MLIT lorsque les conditions ne seront probablement pas conformes à la réglementation en matière de sécurité ou de protection de l'environnement ou lorsque les conditions ne sont pas conformes à ces règlements, et quand des mesures de précaution doivent être prises pour se conformer à ces règlements pour certains types de véhicules à moteur.

En outre, en 2004, le système de rappel a été étendu aux équipements de remplacement tels que les pneus et les dispositifs de retenue pour enfants.

## Section 3

### **Processus nationaux d'élaboration et d'application de la réglementation relative à la sécurité générale des véhicules automobiles en Fédération de Russie**

#### **1. Adhésion à l'Accord de 1958**

Depuis le milieu des années 1970, les normes techniques relatives aux produits de l'industrie automobile russe sont élaborées en concertation avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

L'Union soviétique est devenue pleinement partie à l'Accord de 1958 (Genève) le 17 février 1987. Précision importante, il a été décidé, par décret gouvernemental, que les dispositions techniques convenues au niveau international en matière de sécurité des véhicules (43 Règlements de l'ONU) étaient à appliquer en priorité.

Plus tard, en 1992, le Gouvernement russe a déclaré que la Fédération de Russie succédait à l'Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS) et continuait d'assumer les droits et obligations découlant des accords signés par l'URSS, y compris l'Accord de 1958 (Genève).

L'une des principales conséquences de la participation de l'URSS, puis de la Fédération de Russie, aux activités du Forum mondial (WP.29) a été la mise en place d'un système national d'homologation des véhicules à moteur fondé sur les prescriptions des Règlements de l'ONU.

#### **2. Système national d'homologation des véhicules à moteur**

En 1992, le Comité d'État de normalisation, de métrologie et d'homologation près le Président de la Fédération de Russie a adopté le «système d'homologation des véhicules à moteur et de leurs remorques», fondé sur les principes de l'Accord de 1958 (Genève), qui englobait 40 Règlements de l'ONU et sept normes nationales aux fins de l'homologation de type des véhicules.

En 1998, 57 Règlements de l'ONU figuraient dans la liste des prescriptions techniques obligatoires pour les véhicules à moteur.

En décembre 2007, comme suite aux importantes modifications apportées à cette liste, leur nombre atteignait 73.

En pratique, le système d'homologation des véhicules automobiles s'est révélé être un instrument particulièrement efficace pour protéger le marché russe contre des produits dangereux pour le consommateur et inciter les constructeurs à mettre au point des produits de haute technologie, à améliorer la conception des automobiles produites et à mettre de nouveaux modèles en production.

#### **3. Nouveau cadre de la réglementation technique relative à l'industrie automobile à différentes étapes du cycle de vie des véhicules**

La loi fédérale n° 184-FZ sur la réglementation technique, du 27 décembre 2002, a établi un nouveau cadre juridique pour l'élaboration, l'adoption, l'application et la mise en œuvre des prescriptions obligatoires (règlements techniques) et des règles facultatives (normes) applicables aux produits, quel que soit le stade de leur cycle de vie.

La réglementation technique applicable aux produits de l'industrie automobile a pour fondement juridique les accords internationaux ratifiés par la Fédération de Russie, en particulier, l'Accord de 1958 (Genève), l'Accord mondial de 1998, l'Accord de 1997 (Vienne), la Convention sur la circulation routière de 1968 et l'Accord européen de 1971 la complétant, l'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) ainsi que la législation fédérale russe, en particulier les lois fédérales sur la sécurité routière, la préservation de l'environnement, la protection de l'air atmosphérique, le bien-être sanitaire et épidémiologique de la population et la protection des droits des consommateurs.

C'est sur la base de ce cadre réglementaire qu'ont été élaborés les règlements techniques sur les prescriptions applicables en matière d'émission de substances nocives (polluantes) par les véhicules en circulation sur le territoire de la Fédération de Russie, lequel texte a été adopté par le décret gouvernemental n° 609 du 12 octobre 2005 (tel que modifié par les décrets gouvernementaux n° 718 du 27 novembre 2006 et n° 956 du 26 novembre 2009) et sur la sécurité des véhicules à roues, qui a été adopté par le décret gouvernemental n° 720 du 10 septembre 2009 (tel que modifié par le décret gouvernemental n° 706 du 10 septembre 2010).

### **3.1 Réglementation technique relative aux émissions des véhicules**

En raison de l'intérêt que suscite, dans la société, la pollution de l'air par les gaz d'échappement émis par les véhicules équipés de moteurs à combustion interne, le tout premier Règlement technique à avoir été élaboré est celui sur les prescriptions applicables en matière d'émission de substances nocives (polluantes) par les véhicules en circulation sur le territoire de la Fédération de Russie.

Les véhicules sont classés en catégories écologiques selon le niveau de substances nocives qu'ils émettent. Pour chaque catégorie, des spécifications techniques d'émission sont définies conformément aux dispositions des Règlements de l'ONU n°s 24, 49, 83 et 96, auxquels le Règlement technique renvoie directement. Les modalités de mise en œuvre de ces spécifications techniques sont également définies.

Il a été prévu qu'à partir d'avril 2006, seuls seraient mis sur le marché des véhicules de la catégorie écologique 2 (Euro-2). Les prescriptions relatives à la catégorie écologique 3 (Euro-3) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008; celles relatives à la catégorie 4 (Euro-4) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et il est prévu que les prescriptions relatives à la catégorie écologique 5 (Euro-5) entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

### **3.2 Réglementation technique relative à la sécurité des véhicules à roues**

De par son champ d'application, la réglementation technique concerne les véhicules routiers en service ou qui sont mis en circulation, y compris lorsque des modifications susceptibles d'affecter la sécurité sont apportées en matière de conception ou que des changements sont opérés (pièces) (voir la figure 1).

La réglementation technique fixe les prescriptions applicables en renvoyant directement à 112 Règlements de l'ONU et à 2 Règlements techniques mondiaux de l'ONU. En outre, des prescriptions nationales visant à garantir la sécurité des véhicules dans les conditions d'utilisation propres à la Fédération de Russie figurent dans la réglementation technique sous forme de texte.

Les processus d'adoption et de mise en œuvre des Règlements de l'ONU en Fédération de Russie sont présentés à la figure 2.

Compte tenu du principe établi de la législation russe selon lequel les prescriptions techniques doivent correspondre au niveau de développement économique du pays, un certain nombre de prescriptions figurant parmi les prescriptions obligatoires sont assorties de différents niveaux de rigueur, et un échéancier a été fixé pour passer progressivement à la mise en œuvre de prescriptions plus strictes.

La réglementation technique établit la nécessité de procéder à une évaluation pour chaque véhicule mis en circulation lorsque le véhicule:

- 1) Est le résultat d'un processus créatif technique isolé;
- 2) Est importé en Fédération de Russie par une personne physique pour ses propres besoins;
- 3) Est importé en Fédération de Russie après avoir fait l'objet d'une autorisation de mise en circulation à l'étranger, c'est-à-dire après avoir déjà eu des plaques d'immatriculation dans un autre pays.

Figure 1 – Objets de la réglementation technique et types d'évaluation

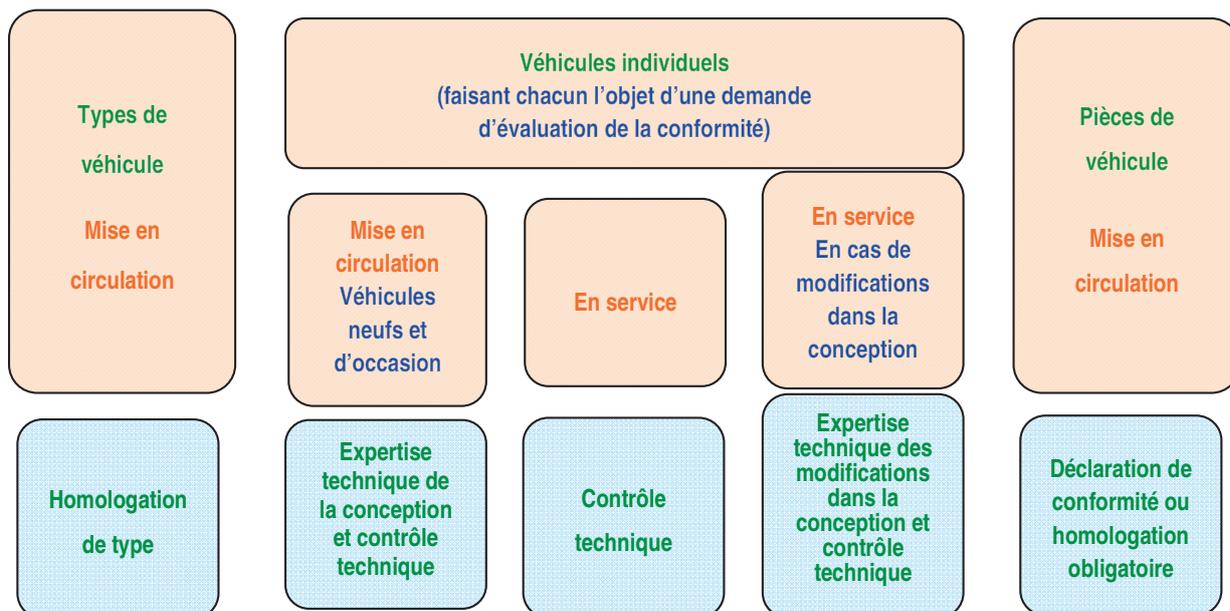
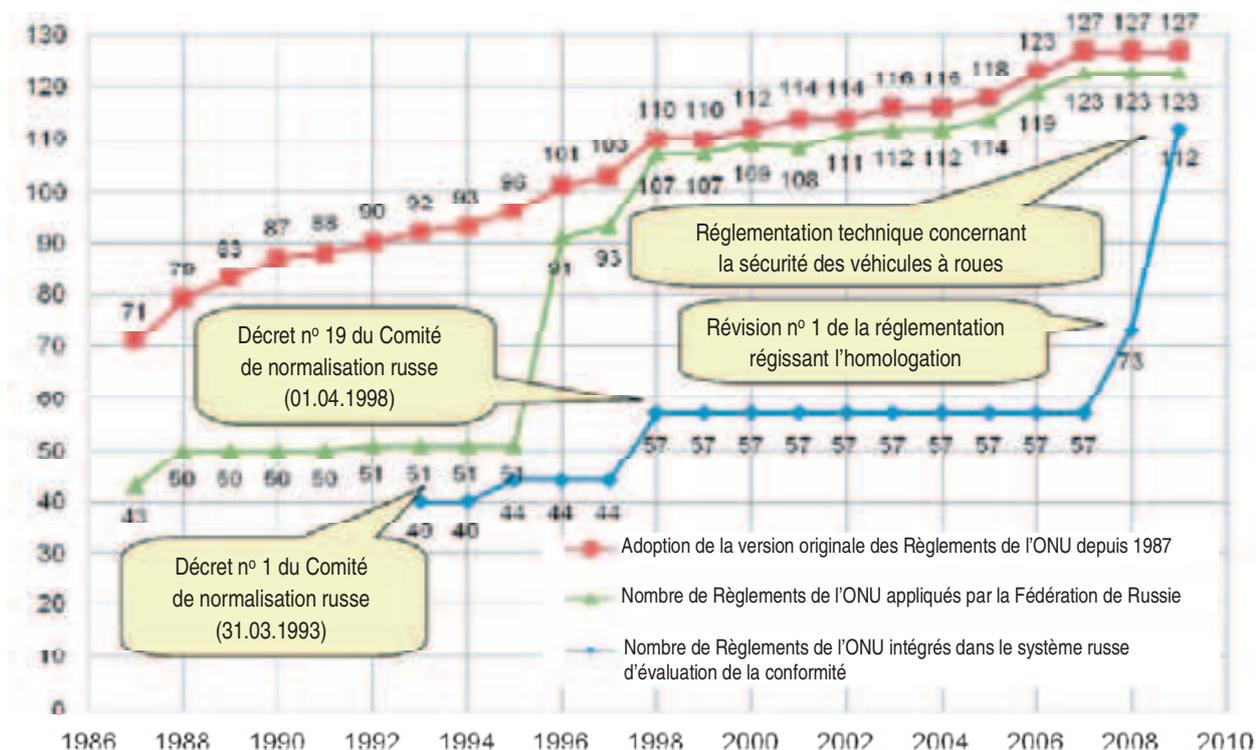


Figure 2 - Adoption des Règlements de l'ONU dans le cadre de l'Accord de 1958 de Genève et leur application en Fédération de Russie

Nombre de Règlements de l'ONU



Concernant ces véhicules, il convient de vérifier les prescriptions fondamentales applicables en matière de sécurité de la conception qui ne subissent aucune altération lors de l'utilisation du véhicule, en particulier, les dispositifs antivol, les systèmes de chauffage, d'éclairage, de visibilité à travers les rétroviseurs, les ceintures de sécurité et leurs ancrages, les sièges et leurs dispositifs de fixation, les projections externes et les équipements intérieurs, les dispositifs anti-encastrement avant et latéraux, les systèmes de prévention contre les risques d'incendie, qui ont été élaborées sur la base des prescriptions des Règlements de l'ONU correspondants. Par conséquent, lorsqu'un demandeur soumet une demande aux fins de l'homologation d'un type de véhicule en vertu des Règlements de l'ONU n<sup>os</sup> 10, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 et 107, l'expertise technique s'agissant des prescriptions correspondantes de la Réglementation technique n'est pas effectuée. Une attention spéciale a été accordée à la sécurité des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> (autobus). Les prescriptions détaillées de la Réglementation technique sont fondées sur les prescriptions du Règlement de l'ONU n<sup>o</sup> 107.

Chaque véhicule doit satisfaire aux prescriptions en matière de sécurité, qui sont vérifiées à l'aide de moyens de diagnostic technique dans le cadre du contrôle technique prévu par les pouvoirs publics. Les prescriptions de sécurité opérationnelle qui s'appliquent à chaque véhicule ont été élaborées à partir des normes nationales russes et incorporées dans la Réglementation technique, dans une annexe séparée.

L'obligation de soumettre le véhicule au contrôle technique prévu par les pouvoirs publics incombe au propriétaire (ou son représentant) du véhicule, qui est considéré comme le demandeur pour l'évaluation de la conformité. Pour ce faire, le propriétaire ou son représentant s'adresse à un organisme habilité à vérifier l'état du véhicule du point de vue technique. Une fois le contrôle réalisé, les résultats sont communiqués, sous forme d'une fiche de diagnostic, à la division territoriale de l'Inspection nationale de la sécurité routière auprès du Ministère de l'intérieur russe. Ensuite, le propriétaire ou son représentant se voit délivrer le coupon (certificat) de contrôle technique nécessaire pour pouvoir mettre son véhicule en circulation en Fédération de Russie.

## **Résumé**

La Fédération de Russie poursuit une politique d'application des dispositions techniques convenues au niveau international et des prescriptions techniques nationales concernant les véhicules à moteur, qui visent toutes à éliminer les obstacles au commerce international, tout en assurant la conformité aux prescriptions de sécurité en vigueur. Ses prescriptions techniques nationales reposent sur les Règlements de l'ONU.

## Section 4

### La réglementation – États-Unis d'Amérique

#### Table des matières

- I. Introduction
- II. L'action réglementaire fédérale
  - A. L'approbation parlementaire
  - B. Le rôle des administrations
    - 1. La première étape de la réglementation
    - 2. L'information sur les préparatifs, activités et documents relatifs à l'action réglementaire
    - 3. La coordination interadministrations et interministères
    - 4. La loi sur la procédure administrative
      - a. L'avis préalable
      - b. L'Avis de proposition de réglementation
      - c. L'Avis supplémentaire de proposition de réglementation
      - d. La règle finale
      - e. La réponse aux demandes de réexamen
    - 5. Les autres possibilités de participation du public
    - 6. Les autres conditions de l'action réglementaire
  - C. Le contrôle parlementaire
  - D. Le contrôle judiciaire
- III. Méthode suivie aux États-Unis pour assurer le respect des normes de sécurité et d'émission
- IV. Glossaire des sigles
- V. Pour plus de détails, s'adresser à:

## I. Introduction

On trouvera ici une description du système utilisé aux États-Unis d'Amérique par l'*Environmental Protection Agency* (EPA) et la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) pour la réglementation applicable aux véhicules automobiles ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être adaptés et/ou utilisés dans ces véhicules<sup>1</sup>. Une importance particulière y sera donnée au système de réglementation paralégal régi dans l'*Administrative Procedure Act* (APA, 5 U.S.C., art. 551 et suiv.), vu que la plupart des règlements applicables à la fabrication de ces véhicules et éléments doivent être conformes aux dispositions de l'APA mais que l'EPA et la NHTSA les adoptent le plus souvent à la suite d'un processus de consultation. Outre la description du système utilisé aux États-Unis d'Amérique par l'EPA et la NHTSA pour la réglementation applicable aux véhicules automobiles ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être adaptés et/ou utilisés sur ces véhicules, on trouvera aussi un bref examen du système de contrôle du respect de la conformité retenu aux États-Unis par ces deux organismes pour assurer que les constructeurs appliquent bien les normes de sécurité d'émission énoncées dans les règlements établis à l'issue du processus de consultation.

## II. L'action réglementaire fédérale

### A. L'approbation parlementaire

Le Parlement, bien qu'ayant le pouvoir de définir par la loi les conditions auxquelles doivent répondre les produits, délègue généralement ce pouvoir aux administrations fédérales, qui se trouvent ainsi chargées d'adopter les règlements voulus conformément à la décision du Parlement qui lui donne l'autorité nécessaire pour cela. Selon les cas, cette décision du Parlement entre plus ou moins dans le détail. Parfois, le Parlement précise tel ou tel point devant figurer dans la norme finale. Le plus souvent, il se contente de principes d'ordre général sur les facteurs à considérer et les objectifs à atteindre.

Le Parlement, lorsqu'il crée par la loi une administration ou qu'il étend les pouvoirs d'une administration existante, fait généralement entrer dans cette loi des dispositions qui ont pour effet de déléguer implicitement ou explicitement son pouvoir décisionnaire à l'administration en question pour ce qui concerne les objectifs d'intérêt général dûment précisés. Il appartient ensuite à l'administration intéressée de veiller au comportement des services publics et des personnes<sup>2</sup> par la publication de dispositions destinées à appliquer, interpréter ou prescrire la loi ou la politique d'intérêt général. La loi par laquelle le Congrès délègue ce pouvoir à une administration est dite «loi d'habilitation».

La loi d'habilitation, tout en indiquant le but général de la réglementation à adopter, ne précise pas habituellement les règles nécessaires pour atteindre ce but. Par contre, elle énumère souvent les facteurs que l'administration intéressée doit prendre en considération pour adopter le règlement demandé, et elle précise parfois les critères auxquels doit répondre ce règlement. Dans beaucoup de cas, ces facteurs et ces critères répondent à des nécessités d'ordre pratique, c'est-à-dire essentiellement économiques et techniques, et tiennent compte, le cas échéant, des conséquences que le règlement adopté par l'administration aura pour les intéressés.

---

<sup>1</sup> Vu sa relative brièveté, le présent document ne contient que des indications d'ordre général sur les conditions relatives à l'élaboration, à la publication et à l'examen des règlements visant les produits. On notera donc que les lois qui permettent l'adoption de certaines normes relatives aux produits prévoient des exceptions à ces dispositions d'ordre général, mais que le présent document, tout en faisant allusion à certaines de ces exceptions, n'en donne pas les caractéristiques ni l'énumération complètes.

<sup>2</sup> L'APA donne une définition générale des «personnes» comme étant «tous individus, sociétés, compagnies, associations ou organisations publiques ou privées autres que les administrations [fédérales]». Cette définition s'applique aussi aux personnes installées hors des États-Unis.

Il arrive que le Parlement complète une loi d'habilitation par une loi qui oblige l'administration à exercer d'une façon particulière son pouvoir réglementaire général. En tel cas, le Parlement laisse à la discrétion de l'administration le soin d'entrer dans les détails techniques de la règle qui sera adoptée. Il est rare que le Parlement précise les conditions requises pour l'utilisation des produits. Il n'a pas non plus pour habitude de préciser la méthode réglementaire à adopter, le niveau de sévérité des règles ou les conditions d'essai des produits (alors qu'il impose parfois certaines restrictions ou qu'il définit certains paramètres).

Les règles applicables aux produits qui sont conçues et publiées par les administrations fédérales n'ont pas toutes pour origine une loi d'habilitation. Elles peuvent notamment découler d'autres lois, ou des décrets présidentiels imposant certaines méthodes pour parvenir à des décisions prises en toute justice et en pleine connaissance de cause. Excepté dans les cas où cela serait incompatible avec la loi d'habilitation, ces autres lois et décrets présidentiels n'imposent aux administrations de n'adopter les règles en question qu'après une étude approfondie des conséquences qu'elles peuvent entraîner. Le plus souvent, ce type d'étude comprend une évaluation et une comparaison des avantages et des bénéfices des diverses approches réglementaires et des divers niveaux de sévérité. Elles imposent aussi au processus réglementaire la publicité et la transparence voulues pour permettre à tous les intéressés d'y participer et de comprendre ce que font les administrations et pourquoi elles le font.

## **B. Le rôle des administrations**

### **1. La première étape de la réglementation**

Dans la plupart des cas, l'action réglementaire des administrations fédérales commence de l'une des trois façons suivantes. Premièrement, les administrations peuvent prendre l'initiative d'une telle action, dans les limites de la loi d'habilitation ou de toute autre loi leur reconnaissant un pouvoir réglementaire. Deuxièmement, les administrations peuvent, dans les limites des pouvoirs qui sont les leurs, préparer un règlement en réponse à une demande de l'opinion publique. En tel cas, l'APA prévoit que l'administration en cause donne à toute personne intéressée le droit de demander l'adoption, l'amendement ou l'abrogation d'une règle. L'administration doit répondre à cette demande, et, si celle-ci est justifiée et conforme avec les priorités et les moyens dont dispose l'administration, faire droit à la demande et préparer une nouvelle règle. Cependant, le fait de recevoir la demande et d'entreprendre une nouvelle initiative réglementaire ne signifie pas nécessairement que la règle demandée sera adoptée. De plus, la première mesure à prendre n'est pas de publier un avis à ce sujet, mais de procéder aux recherches qui permettront de décider s'il est possible de concevoir des critères de performance ou des méthodes d'essai qui soient satisfaisants. La décision d'adopter ou non une règle nouvelle est prise ensuite, conformément aux critères légaux et sur la base de toutes informations acquises ou reçues depuis le début de l'initiative réglementaire. Troisièmement, enfin, la loi permet au Parlement d'ordonner à une administration d'entreprendre les travaux nécessaires à un nouveau règlement.

### **2. L'information sur les préparatifs, activités et documents relatifs à l'action réglementaire**

La voie officielle par laquelle sont publiés les avis de réglementation est le Journal fédéral, qui, publié chaque jour ouvrable, contient toutes les propositions de règlement, les règlements définitifs et les avis de réglementation provenant des administrations et autres organismes fédéraux, ainsi que les décrets et autres documents présidentiels. Le Journal fédéral peut être consulté gratuitement sur Internet (<http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>).

En outre, l'*Office of Management and Budget* (OMB) publie deux fois par an dans le Journal fédéral, en avril et en octobre, une liste complète des décisions de réglementation ou de déréglementation (<http://reginfo.gov/>) où l'on trouve une brève description de toutes les règles que les diverses administrations entendent communiquer à l'opinion publique sous forme de propositions ou dans leur forme finale au cours des douze mois à venir, ainsi que le calendrier correspondant. On y trouve aussi tous les règlements que les administrations se proposent de réétudier pendant la même période. Toute personne peut ainsi vérifier si les nouvelles règles auxquelles travaillent les administrations sont d'une importance suffisante pour être examinées par l'OMB en vertu du décret présidentiel 12866, relatif à la préparation et à l'examen de la réglementation. (Pour plus de détails sur les décrets présidentiels, voir ci-dessous le passage du présent

document consacré à la participation interadministrations et interministères, ainsi que le passage sur les autres conditions de l'action réglementaire. La définition des «actions réglementaires importantes» est donnée dans une note de bas de page relative au premier de ces passages.) Les personnes qui souhaitent se renseigner plus en détail sur la préparation d'une règle particulière peuvent s'adresser à la personne indiquée dans l'échéancier prévu.

Une fois la règle finale publiée dans le Journal fédéral, la règle entre dans le Code réglementaire fédéral avec toutes les réglementations existantes. Ce code est divisé en cinq titres, chacun de ceux-ci correspondant aux principaux domaines de la réglementation fédérale et étant à son tour divisé en chapitres qui portent généralement le nom de l'administration responsable. Le code est mis à jour chaque année et peut être consulté gratuitement sur Internet (<http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>).

Les documents dont une administration s'inspire ou qu'elle étudie avant d'officialiser une règle finale sont placés par ses soins dans un chapitre public où toute personne peut librement les consulter et faire connaître ses remarques à ce sujet. Chacun de ces chapitres est désigné par un numéro. Les documents qui y figurent comprennent les études entreprises par l'administration pour motiver sa décision ainsi que les observations faites en réponse à ces documents (exception faite des documents communiqués à titre confidentiel)<sup>3</sup>. Certaines administrations acceptent et utilisent des informations confidentielles, d'autres s'en abstiennent.

Les administrations fédérales se servent largement d'Internet pour informer le public de leur action réglementaire et rendre celle-ci plus transparente. De nombreuses administrations ont créé ou ont entrepris de créer un site électronique. Par exemple, le Ministère des transports a mis en place un système qui permet à toute personne, où qu'elle se trouve dans le monde, d'examiner et de télécharger les documents placés sur l'un quelconque de ces chapitres (<http://dms.dot.gov/>). Le système du Ministère des transports permet aussi au public de donner son avis par la voie électronique. Certaines administrations, telles que l'Agence pour la protection de l'environnement, offrent des liens aux versions électroniques de tous leurs documents récents intéressant leur réglementation (voir <http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed>). En outre, les administrations mettent sur Internet toutes sortes d'informations relatives à leur action réglementaire, telles que les rapports et analyses de recherche, pour qu'elles puissent être étudiées en ligne et téléchargées gratuitement (voir par exemple <http://www.nhtsa.dot.gov/>).

La loi sur la liberté de l'information (5 U.S.C., par. 552) oblige les administrations fédérales à communiquer les documents qui sont en leur possession en réponse à toute requête définissant avec assez de précision les documents demandés. Cette loi a pour but d'étendre les possibilités d'accès du public à l'information au-delà de ce qui était prévu dans l'APA. En vertu de la loi, sur la liberté de l'information, toute personne peut demander que les administrations lui communiquent les informations qu'elles détiennent, et les administrations doivent faire les recherches nécessaires, puis communiquer des copies de toutes les informations demandées, sauf si celles-ci sont protégées par l'une des neuf exemptions prévues dans la loi<sup>4</sup>. L'accès du public aux informations détenues par les administrations a été élargi en 1996 par les amendements à la loi sur la liberté de l'information électronique, qui oblige les administrations à élargir l'information transmissible par la voie électronique.

---

<sup>3</sup> Les «secrets commerciaux et informations commerciales confidentielles» sont des documents ou des données soumis aux administrations et qui sont censés contenir des éléments exemptés de publication en vertu de la quatrième exemption prévue dans le *Freedom of Information Act* (loi sur la liberté de l'information), 5 U.S.C., par. 552 b) 4), leur publication pouvant être considérée comme risquant de désavantager leur auteur par rapport à la concurrence. Les personnes qui communiquent des documents à titre confidentiel doivent justifier leur demande de confidentialité au moment de la communication des documents, après quoi l'administration intéressée décide si l'exemption n° 4 s'applique ou non. Cette exemption vaut pour toute la durée des préparatifs de la réglementation. Comme indiqué dans le texte, toutes les administrations n'acceptent pas les documents contenant des secrets commerciaux ou des informations commerciales confidentielles dans la préparation de leurs règlements.

<sup>4</sup> Outre l'exemption relative aux secrets commerciaux et aux informations économiques confidentielles, il existe des exemptions pour des questions telles que les mémorandums ou lettres inter ou intra-administrations et les documents ou informations réunis pour la défense de l'ordre public (5 U.S.C., par. 552 b) 5) et 7)).

En outre, la loi sur la liberté de l'information a été complétée par le décret présidentiel 12600, relatif aux procédures de notification préalable des informations commerciales confidentielles (1987), qui donne aux personnes privées, et plus particulièrement aux firmes commerciales, y compris les firmes étrangères, le droit d'être préalablement avisées de toute décision administrative tendant à publier des informations concernant ces firmes ou provenant de celles-ci.

### 3. *La coordination interadministrations et interministères*

Les administrations fédérales ont plusieurs moyens de se tenir au courant de leurs initiatives réglementaires réciproques et de veiller à leur coordination. Dans bien des cas, elles se consultent, officiellement ou officieusement, sur les questions de réglementation qui ont pour elles un intérêt commun, qu'elles soient ou non définies comme «importantes» aux termes du décret présidentiel 12866. Normalement, ces consultations commencent entre les membres spécialisés de leur personnel, puis, à mesure que les administrations précisent leurs points de vue sur la question, continuent à un niveau supérieur. Il existe aussi des groupes de travail interadministrations, tels que l'*Interagency Council on Standards Policy* (Conseil interadministrations sur les politiques en matière de normes), dont les membres se réunissent régulièrement pour étudier les questions d'intérêt commun et s'informer réciproquement des activités de leurs administrations respectives.

Aux termes du décret présidentiel 12866, toute administration doit éviter de publier des règlements incompatibles avec ceux des autres administrations fédérales ou faisant double emploi avec ceux-ci, et l'OMB est chargé de coordonner l'examen interadministrations des règlements proposés ou adoptés avant leur publication officielle dans le Journal fédéral<sup>5</sup>. Si le règlement proposé ou adopté par une administration est de nature à entrer en conflit avec un autre règlement ou d'interférer de toute autre façon avec une mesure prise ou envisagée par une autre administration, cette règle est considérée comme «importante» en vertu de ce décret et se trouve de ce fait soumise à un examen de la part de l'OMB. Une copie en est alors communiquée par l'OMB à toutes les autres administrations intéressées.

### 4. *La loi sur la procédure administrative*

Le premier moyen de veiller à la transparence de l'action réglementaire aux États-Unis est un système unifié de consultations avec le public pendant l'élaboration et la révision des règles. L'APA précise à ce sujet les conditions à respecter aux diverses étapes de l'action des administrations fédérales, qu'il s'agisse de formuler, de proposer, d'adopter, de modifier ou d'annuler un règlement. Les règles de fond qu'adoptent les administrations en vertu de l'APA ont force de loi.

Si la loi d'habilitation relative à une administration autorise celle-ci à exercer une action réglementaire, cette loi précise généralement que l'administration doit suivre pour cela un certain nombre de procédures complètes ou simplifiées:

- Dans les procédures simplifiées, et sauf exceptions, l'administration intéressée donne avis préalable de la règle proposée et donne aux membres du public la possibilité de lui faire connaître ses indications ou arguments par écrit en réponse à la publication de ladite règle. Ces indications ou arguments peuvent venir de toutes personnes, où qu'elles se trouvent, et qu'il s'agisse par exemple d'individus, d'entreprises ou des administrations d'autres pays. Les indications et arguments ainsi reçus sont étudiés par l'administration, qui doit en outre, en rendant public le texte final du règlement, en indiquer les motifs et l'objectif, ainsi que la réponse donnée aux remarques qu'elle a reçues. On trouvera ci-dessous de plus amples détails sur cette procédure simplifiée.

---

<sup>5</sup> Selon l'article 3 f) du décret présidentiel, l'expression «action réglementaire importante» doit s'entendre de toute initiative réglementaire qui est de nature à aboutir à une règle pouvant avoir l'une des diverses conséquences énumérées dans ce texte, telles que d'avoir sur l'activité économique un effet de 100 millions de dollars ou plus par an ou d'avoir des effets négatifs et substantiels sur l'activité économique, sur un secteur économique, sur la productivité, la concurrence, l'emploi, le milieu naturel, la santé ou la sécurité publique ou la population des États, la population locale ou les populations tribales, ou de causer une contradiction ou d'interférer de toute autre façon avec une mesure prise ou envisagée par une autre administration, ou de soulever des questions de droit ou de politique générale relevant du pouvoir des élus, des priorités présidentielles ou des principes énoncés dans le décret présidentiel sus-indiqué.

- Dans la procédure complète, l'administration est tenue de suivre dans les règles une procédure orale d'information. L'administration doit alors offrir aux personnes qui souhaitent participer à la consultation la possibilité de présenter oralement et par écrit leurs opinions et la documentation à l'appui de celle-ci, et de poser des questions aux autres participants à la consultation. Ces consultations sont généralement présidées par un magistrat spécialisé dans le droit administratif. Elles donnent lieu à la constitution de dossiers composés des interventions des participants et des éléments de preuve présentés par ceux-ci, ainsi que de tous les documents produits par eux.

L'action réglementaire ne donne lieu le plus souvent qu'à une procédure simplifiée, y compris pour les projets de règlements sur les conditions applicables aux produits. La procédure complète reste l'exception. Cependant, les administrations doivent y avoir recours lorsque cela est rendu obligatoire par la loi en vertu de laquelle elles agissent.

Certaines lois obligent à recourir à des procédures «hybrides», dans lesquelles les observations officieusement communiquées par écrit sont complétées par des interventions orales. De plus, les administrations soumises à la procédure simplifiée peuvent décider d'appliquer une procédure «hybride», et par exemple d'organiser des réunions publiques si elles jugent utile un tel échange de vues et d'informations avec le public. Comme la procédure complète, les procédures hybrides sont très rares.

Les administrations peuvent ajouter des exigences aux procédures requises par l'APA ou par d'autres lois, mais ne peuvent rien en soustraire. Comme il vient d'être dit, il arrive parfois qu'elles complètent la procédure simplifiée par des réunions publiques, mais ces compléments de procédure ne doivent pas enfreindre les dispositions de l'APA et des autres lois consacrées à la procédure, telles que les dispositions relatives à l'étude des observations écrites provenant du public.

La procédure simplifiée se déroule comme indiqué ci-dessous, mais sans que toutes ses étapes aient à être respectées (exemple: l'avis préalable), et ne se compose en général que de trois éléments: la publication du règlement proposé avec invitation faite au public de faire connaître son opinion, l'examen par l'administration de toute information pertinente, y compris les observations reçues du public, et la publication du règlement final après étude de l'information reçue. Les principales réglementations faisant l'objet d'une préparation plus détaillée, toutes les étapes énumérées ci-dessous sont alors respectées. On notera aussi que la durée de l'action réglementaire peut aller de quelques mois à plusieurs années, selon sa nature, sa complexité, et selon qu'elle prête plus ou moins à controverses.

#### a. L'avis préalable

Bien que l'APA n'exige pas la publication d'un avis préalable et n'en fasse même pas mention, certaines administrations y ont recours. Par exemple, une administration peut décider qu'elle a besoin d'un supplément d'information avant de rendre public un projet de règlement sur un problème particulier. En tel cas, elle peut publier un avis préliminaire invitant le public à lui présenter ses observations, afin de s'informer plus complètement sur la nature et l'importance des problèmes éventuels ou de connaître l'opinion du public sur la meilleure façon de parvenir à une réglementation efficace.

Le type d'avis préliminaire est l'*Advance Notice of Proposed Rulemaking* (ANPRM) (Avis préalable de projet de réglementation), qui permet au public de se prononcer dès le début de l'action réglementaire. L'avis décrit la portée générale de la règle proposée et demande généralement au public de faire connaître ses observations sur les questions et les options envisagées. Il invite aussi les membres du public à signaler toute autre question pertinente en la matière.

L'ANPRM fixe la durée de la période pendant laquelle les membres du public peuvent faire connaître leurs observations. Toute personne peut communiquer ses observations. Certaines administrations placent toutes les observations reçues dans le cadre de l'ANPRM dans un dossier où le public peut les consulter; d'autres n'y placent que les observations favorables à un avis ultérieur de projet de réglementation. Dans un cas comme dans l'autre, les secrets commerciaux et les informations commerciales confidentielles ne sont pas révélés. La période est généralement de soixante jours, mais peut être prolongée ou raccourcie en fonction des circonstances.

b. L’Avis de proposition de réglementation

Dans la plupart des cas, le premier pas dans l’action réglementaire consiste à rédiger et à publier une proposition de réglementation, dite *Notice of Proposed Rulemaking* (NPRM) (Avis de proposition de réglementation) qui a pour but d’informer l’opinion publique de la règle proposée et de l’inviter à se prononcer à ce sujet. Cet avis se compose normalement de deux parties: un préambule explicatif, et le texte proposé. Parfois, cependant, le texte proposé n’est pas inclus dans l’avis. Quant au préambule, il est plus ou moins détaillé. Les plus détaillés précisent le problème auquel répond le texte proposé, discutent et analysent l’information relative à l’existence, à la nature et à l’importance du problème, expliquent comment la proposition de l’administration y remédiera, et exposent les conséquences positives et négatives de la proposition. S’il a été précédé d’un avis préalable, l’avis de proposition de réglementation peut être résumé et réagir aux observations faites par le public au sujet de l’avis préalable. Si la notice n’expose ni n’explique les hypothèses de fait, les analyses et la méthodologie qui sont à la base de la proposition, l’administration place les documents exposant ces questions dans un dossier ouvert au public, afin que celui-ci puisse s’exprimer à leur sujet.

L’Avis de proposition de réglementation indique la période pendant laquelle des observations peuvent être faites par le public. Le décret présidentiel 12866 recommande pour cela une période de soixante jours, mais celle-ci peut être prolongée ou abrégée en fonction des circonstances. L’administration place toutes les observations reçues dans un dossier ouvert au public, exception faite des secrets commerciaux et des informations économiques confidentielles. Exposer la proposition aux observations du public répond à plusieurs buts, et permet notamment aux intéressés de:

- Communiquer à l’administration des informations qui élargiront sa connaissance des questions auxquelles touche la proposition;
- Contester les hypothèses de fait, analyses et conclusions provisoires qui sont à la base de la proposition, et montrer sur quels points elles sont erronées.

Si l’administration reçoit après cette période des informations ou des analyses nouvelles, ne venant pas simplement s’ajouter à celles déjà en sa possession, et qui peuvent avoir des conséquences réelles sur la teneur de la règle finale, elle doit les communiquer au public aux fins de commentaires. Les administrations qui ont pour pratique établie d’accepter les observations et autres informations tardives et qui considèrent toute observation de ce genre comme apportant une information ou une analyse nouvelle n’ont pas à rouvrir pour cela la période prévue dans l’Avis de proposition de réglementation. Si une information ou analyse reçue dans ces conditions apporte quelque chose de neuf et est de nature à apporter des modifications importantes et inattendues au règlement final, l’administration doit publier dans le Journal fédéral un avis faisant savoir au public que ces nouveaux éléments d’information sont à sa disposition.

Compte tenu des observations reçues à l’occasion de l’avis ou des faits qui peuvent survenir après sa publication (par exemple, de nouveaux résultats de recherche), l’administration modifie généralement certains aspects de sa proposition. Dans la plupart des cas, ces modifications ne sortent pas du cadre général défini dans l’avis, et il est inutile de les soumettre à leur tour aux observations du public. Si par contre une modification souhaitée par l’administration porte sur des questions qui n’étaient pas abordées dans l’avis ou n’en découlent pas logiquement, l’administration doit donner au public la possibilité de s’exprimer sur une proposition révisée avant la publication de la règle finale. Pour cela, l’administration publie un Avis supplémentaire de proposition de réglementation.

c. L’Avis supplémentaire de proposition de réglementation

L’Avis supplémentaire indique tout changement important à la règle proposée qui ne pouvait pas être raisonnablement prévu à la lecture de l’avis initial. Il peut aussi indiquer de nouveaux faits qui n’étaient pas inclus dans l’avis initial mais dont l’administration souhaite tenir compte dans la règle finale. L’Avis supplémentaire explique les raisons qui ont amené à modifier le texte de la règle proposée et invite le public à se prononcer sur ce point. Les avis supplémentaires sont nettement moins nombreux que les avis préalables.

d. La règle finale

Après étude des observations reçues à ces diverses étapes, l'administration décide de publier ou non une règle finale. Celle-ci se compose d'un préambule, suivi du texte même de la règle. Si l'administration opte pour la publication, le préambule comprend un exposé détaillé des motifs et du but de la règle, explique sur quels points l'administration est ou non d'accord avec les observations reçues, et décrit, si c'est le cas, les modifications faites au texte de la règle à la suite des observations auxquelles elle s'est ralliée. Si l'administration autorise les demandes de réexamen de la règle finale, elle doit le préciser et fixer un délai pour cela. Le texte de la règle finale précise aussi la date à laquelle la règle entrera en vigueur. Un délai d'un à trois ans n'est pas rare, surtout lorsqu'il s'agit de règlements particulièrement importants ou visant les techniques et produits nouveaux. Si l'administration se décide contre la publication de la règle finale, elle peut publier un avis de retrait de la proposition où sont expliquées les raisons de sa décision.

Normalement, l'APA exige que la règle finale soit rendue publique trente jours au moins avant qu'elle ne prenne effet. Mais cette condition peut être écartée lorsque la règle constitue un cas d'exemption aux conditions requises ou assouplit celles-ci, ou lorsque l'administration conclut qu'une date antérieure est dûment justifiée et publie cette conclusion.

e. La réponse aux demandes de réexamen

Même après la publication d'une règle finale, le public peut avoir une dernière chance de demander à l'administration d'y apporter des changements, et toute personne peut présenter pour cela une demande de réexamen qui cependant ne retarde pas généralement la date d'entrée en vigueur de la règle.

Certaines administrations donnent suite aux demandes de réexamen en modifiant la règle finale sans d'abord soumettre ces modifications aux observations du public lorsqu'elles restent dans le cadre de l'avis initial de proposition de réglementation ou en sont une conséquence raisonnable. D'autres administrations peuvent publier un nouvel avis avant de changer la règle, que les modifications proposées entrent ou non dans le cadre de l'avis initial.

L'obligation d'avis préalable et de communication au public aux fins de commentaires peut être écartée si l'administration estime dûment justifié le caractère impraticable, inutile ou «contraire à l'intérêt public» de ces deux conditions (5 U.S.C. par. 553 b) 3) B)). Les tribunaux interprètent cette formule comme permettant aux administrations d'écarter les obligations d'avis et de commentaires et de publier la règle si elles peuvent prouver qu'elles se trouvent dans une ou plusieurs des situations d'urgence suivantes: 1) si elles sont soumises à un délai légal de courte durée; 2) si une règle immédiate est nécessaire face à un danger grave pour la santé et la sécurité publique; 3) si un avis préalable est de nature à contrecarrer l'effet de la règle; 4) si des précisions immédiates sur les règles en vigueur sont nécessaires pour éviter toute confusion. On notera que l'expression «dûment justifié» est interprétée de façon restrictive. De plus, le fait qu'une administration se trouve ou estime se trouver dans l'une de ces quatre situations ne lui permet pas d'écarter automatiquement ses obligations d'avis préalable et de communication pour observations du public: elle doit clairement démontrer que cela est nécessaire dans les circonstances.

**5. *Les autres possibilités de participation du public***

Les individus, les entreprises et les organisations peuvent participer de plusieurs façons à l'action réglementaire des administrations. Outre le droit de présenter des observations et des demandes de réexamen, dont il était question plus haut, toute personne peut entrer directement en contact avec les administrations conformément aux conditions propres à chacune de celles-ci, prendre part aux travaux des comités consultatifs créés par elles, ou prendre part aux négociations sur l'élaboration de la règle.

L'APA limite les possibilités de communication orale *ex parte* dans la procédure complète de réglementation, mais non pas dans la procédure simplifiée<sup>6</sup>. Cependant, les diverses administrations fédérales ont adopté leurs propres politiques sur ces communications en cas de procédure simplifiée. Ces politiques varient. Certaines administrations découragent, mais sans les interdire, les communications orales de ce type à tous les stades de la procédure, et avant même la publication de l'avis de proposition de réglementation. D'autres agences ne les découragent qu'après la publication de cet avis. D'autres encore les autorisent à chaque étape de l'action réglementaire. Dans tous les cas, cependant, et dans la mesure où une administration souhaite tenir compte pour la formulation de la règle finale des informations ou des données reçues par le biais de communications orales *ex parte*, elle doit résumer la substance de ces communications dans un memorandum qui peut être consulté par le public. Cette documentation est nécessaire pour que le public et, en cas de procès, les tribunaux aient connaissance de ces communications.

Les administrations fédérales peuvent rencontrer des comités ou des groupes d'individus pour renforcer les possibilités de dialogue et de participation du public à leur action réglementaire. Certains de ces comités ou groupes peuvent être des comités consultatifs au sens du *Federal Advisory Committee Act* (loi fédérale sur les comités consultatifs) 5 U.S.C. App. 2 (FACA), où les comités consultatifs sont définis comme étant tous comités ou groupes comprenant un membre au moins qui ne soit pas un fonctionnaire fédéral à temps complet, et qui est créé ou utilisé (c'est-à-dire, dirigé ou supervisé) par une administration fédérale en vue de recevoir des conseils ou des recommandations. Les comités consultatifs peuvent être créés en vertu de cette loi, après notification publique et décision concluant que cela est conforme à l'intérêt général. Les comités doivent être inscrits au budget du *General Accounting Office* et avoir un but précis. Leur composition doit être équilibrée en fonction des points de vue représentés et de la tâche à accomplir. Leurs réunions doivent être annoncées dans le Journal fédéral et, en général, être ouvertes au public. Les comptes rendus établis après ces réunions et les documents y relatifs doivent être mis à la disposition du public.

Le *Negotiated Rulemaking Act* (NRA) (loi sur la réglementation négociée) de 1990 fixe un cadre pour la réglementation négociée et encourage les administrations à y recourir pour compléter la procédure simplifiée de réglementation (5 U.S.C. par. 561 et suiv.). L'idée de base est ici que le fait de réunir les représentants d'une administration et des divers groupes d'intérêts pour qu'ils négocient et parviennent à un consensus sur la règle proposée diminue les risques d'action en justice après publication de la règle finale. En vertu de cette loi, les administrations peuvent constituer des comités consultatifs composés de représentants des intérêts en cause et des représentants de l'administration afin de parvenir à un consensus sur une règle devant être publiée dans un avis de proposition de réglementation. Ces comités sont soumis à la loi fédérale sur les comités consultatifs, et doivent donc normalement se réunir en public. Les négociations qui se font en leur sein sont généralement facilitées par une personnalité neutre. Le but est de parvenir à un consensus dans les limites des pouvoirs légaux de l'administration et des objectifs de politique générale de la réglementation. S'il y a accord entre les participants, l'administration se sert des conclusions atteintes comme base de son avis de proposition de réglementation. Comme dans les cas où il n'y a pas de négociation, l'administration examine les observations reçues du public à propos de cet avis avant de rendre publique la règle finale.

## **6. Les autres conditions de l'action réglementaire**

Outre les conditions inscrites dans leurs lois d'habilitation, les administrations sont soumises à certaines conditions légales concernant les diverses répercussions de leurs projets de règles et de leurs règles finales. Par exemple, le *Regulatory Flexibility Act* (loi sur l'adaptation réglementaire) et le *National Environmental Policy Act* (loi nationale sur la politique de l'environnement) les obligent à étudier les répercussions de toute règle sur les petites et moyennes entreprises. L'*Unfunded Mandates Act* (loi sur les activités non subventionnées) impose la même obligation pour toute règle qui génère une dépense de plus de 100 millions de dollars en un an à l'exécutif des États ou au secteur privé. De même encore, le *Paperwork*

---

<sup>6</sup> L'APA définit la «communication *ex parte*» comme étant «une communication orale ou écrite qui n'est pas officiellement publiée et qui ne fait pas l'objet d'un avis préalable adressé à toutes les parties, mais qui ne peut pas comprendre de demande de rapport intérimaire sur toute question ou procédure ...» (5 U.S.C. par. 551 14)).

*Reduction Act* (loi sur la réduction de la documentation écrite) exige que soient étudiées les conséquences de toute règle sur les conséquences relatives à la collecte de l'information. Ces analyses, comme toute autre analyse obligatoire, doivent être rendues publiques.

À cela s'ajoutent les conditions qui viennent de l'exécutif sous la forme de décrets présidentiels, le principal de ceux-ci étant le décret présidentiel 12866, du 30 septembre 1993, qui impose aux administrations une méthode et des principes généraux pour l'élaboration de règles ayant une utilité concrète. Aux termes de ce décret, les administrations doivent, dans les limites autorisées par la loi, évaluer à la fois les coûts et les avantages (quantitatifs et qualitatifs) de tout projet de règle, et ne proposer ou n'adopter de règle qu'après s'être convaincues que les avantages justifieront les coûts<sup>7</sup>. Le décret ajoute que les administrations doivent, en choisissant parmi les diverses méthodes de réglementation, choisir celle qui entraîne le plus d'avantages. L'un des buts principaux du décret est de faciliter l'accès du public aux différentes étapes de l'action réglementaire, et il y est fait obligation aux administrations, avant de proposer ou d'adopter un règlement «important», de le soumettre à l'examen de l'OMB, accompagné d'une analyse détaillée de ses conséquences. Cette analyse est placée dans le dossier ouvert au public, afin que celui-ci puisse facilement donner son avis (<http://reginfo.gov/eo12866.htm>).

Le *National Technology Transfer and Advancement Act* (loi nationale sur les transferts et l'amélioration des techniques) de 1995 ordonne aux administrations fédérales, pour poursuivre les objectifs ou activités prévus, d'avoir recours sur le plan national et international à des normes volontairement acceptées par consensus plutôt qu'à des règlements adoptés par les pouvoirs publics nationaux, excepté dans les cas où cela serait incompatible avec la loi ou impraticable (Public Law 104-113) (15 U.S.C. par. 272, note). La loi oblige même les administrations à avoir recours au consensus «lorsque cela correspond à l'intérêt général et est compatible avec les tâches, les pouvoirs, les priorités et les ressources budgétaires de l'administration et de ses services». Les normes volontairement acceptées par consensus rendent moins nécessaires l'élaboration et l'application de règlements issus des pouvoirs publics.

En travaillant à leurs projets de règlement, les administrations fédérales doivent aussi tenir compte des normes internationales applicables et, le cas échéant, prendre ces normes pour base de leur travail: titre IV du *Trade Agreements Act* (loi sur les accords commerciaux) de 1979 (Public Law 96-39), modifié en 1994 (Public Law 103-465) et en 1996 (Public Law 104-295) (19 U.S.C. par. 2532 2)). D'après cette loi, les raisons de ne pas fonder un règlement sur une norme internationale comprennent, entre autres, la protection de la santé et de la sécurité humaines, la préservation de la faune et de la flore et la protection de l'environnement.

### C. Le contrôle parlementaire

Dans la plupart des cas, les règlements qui concernent les produits et qui sont définitivement adoptés par les administrations doivent être soumis à l'examen du Parlement en vertu du *Congressional Review Act* (loi sur le contrôle parlementaire), 5 U.S.C. par. 801 et suiv. et à sa supervision<sup>8</sup>. Cette loi prévoit une procédure particulière par laquelle le Parlement peut voter pour désapprouver un règlement de ce genre, ce qui a pour effet de l'annuler. Il faut pour cela que la règle soit rejetée par une décision majoritaire des deux Chambres du Parlement et que le Président mette son sceau au texte de cette décision, ou que les deux Chambres du Parlement, après avoir pris une telle décision, la confirment malgré le veto présidentiel. Si donc le Congrès peut rejeter un règlement dans son ensemble, par contre la loi ne lui permet pas d'adopter

---

<sup>7</sup> Certaines lois autorisant la publication de règlements applicables aux produits mettent certaines limites à l'analyse des coûts par l'administration responsable. Certaines précisent même que le règlement doit être élaboré et publié sans que les coûts soient pris en considération.

<sup>8</sup> En cas de règle particulièrement importante, la loi sur le contrôle parlementaire dispose qu'une telle règle ne peut prendre effet avant un délai de soixante jours à compter de son dépôt devant le Parlement. La loi définit les règles de ce genre comme étant toute règle ayant les conséquences suivantes selon les conclusions de l'OMB: a) un effet annuel sur l'activité économique de 100 millions de dollars ou plus; b) une augmentation importante des coûts ou des prix; c) des effets négatifs sur la concurrence, l'emploi, l'investissement, la productivité, l'innovation ou la possibilité pour les entreprises nationales de rivaliser avec les entreprises étrangères sur le marché national et le marché des exportations.

une résolution modifiant une règle ou exigeant que cette règle soit modifiée. La loi ne permet au Parlement que deux choses: s'abstenir de toute décision, ou faire connaître sa désapprobation.

Cependant, le Parlement peut, en agissant hors du cadre de la loi sur le contrôle parlementaire, c'est-à-dire en vertu de sa procédure législative habituelle, annuler une règle approuvée par une administration en adoptant une loi qui interdit à celle-ci d'utiliser les fonds publics pour mettre cette règle en application. Ou bien encore, le Parlement peut adopter une loi qui, après avoir indiqué les dispositions administratives auxquelles il est opposé, précise que l'administration en cause ne peut maintenir en vigueur ou adopter une règle contenant ces dispositions.

#### **D. Le contrôle judiciaire**

Toute règle définitivement adoptée qui introduit une règle nouvelle ou modifie ou abroge une règle existante peut être contestée en justice en vertu de la loi d'habilitation concernant l'administration qui en est l'auteur, de l'APA ou des normes particulières à ladite administration. De plus, les autres décisions définitives peuvent également être contestées en justice, qu'il s'agisse du rejet d'une demande de règlement, du rejet d'une demande de réexamen d'un règlement, ou d'une décision de mettre fin à l'action réglementaire après publication de l'avis de proposition de réglementation. Bien que le pourcentage des règles issues de la procédure simplifiée puis soumises à l'examen des tribunaux soit relativement faible, il y a un nombre régulier et significatif de cas de contestation, que ce soit sur les questions de forme ou sur les questions de fond. De plus, les décisions des tribunaux ayant valeur de précédent, ce contrôle judiciaire peut avoir un effet significatif et durable sur l'action réglementaire des administrations.

Aux termes de l'APA, toute personne pouvant prouver son intérêt en la matière peut demander qu'une règle finale ou toute autre décision administrative soit annulée par les tribunaux fédéraux. Pour qu'une personne ait «intérêt en la matière», il faut qu'elle démontre que la décision finale de l'administration lui porte un tort réel et que celui-ci peut être réparé par une décision judiciaire.

Le plaignant doit ensuite démontrer que le tort en question fait partie de la «zone d'intérêts» que le Parlement entendait protéger en adoptant la loi en vertu de laquelle l'administration a pris sa décision finale. En général, toute personne directement affectée par une réglementation relative aux produits ou toute personne qui achète ou utilise un produit soumis à une réglementation peut démontrer que le tort subi par elle relève de la zone d'intérêts protégée par la loi en vertu de laquelle la réglementation a été adoptée. Une organisation qui n'a pas en elle-même subi de tort peut néanmoins avoir un motif valable d'ester en justice si elle peut démontrer que ses membres pourraient le faire à titre individuel, que les intérêts qu'elle entend protéger ont des liens étroits avec ses objectifs, et que ni la défense de sa cause ni la réparation demandée n'exigent la participation individuelle de ses membres au procès.

L'APA prévoit plusieurs motifs permettant à une personne de demander l'annulation d'une décision administrative, que ce soit en invoquant son caractère arbitraire, son incompatibilité avec la loi ou sa nature abusive. En général, les actions en justice qui contestent les réglementations administratives sont fondées à la fois sur des questions de procédure et sur des questions de fond. La faute d'information préalable est l'une des raisons de procédure invoquées le plus fréquemment, et l'on fait souvent valoir à ce propos que la différence entre le texte proposé et le texte finalement adopté est telle que les commentateurs ne pouvaient raisonnablement le prévoir, ce qui les a privés de s'exprimer sur telle ou telle partie importante du texte final. Un autre argument se rencontre fréquemment: le fait que l'administration se soit fondée, pour justifier le texte final de la règle, sur des données ou des études qui n'avaient pas été communiquées assez tôt aux commentateurs pour que ceux-ci puissent faire connaître leur opinion.

Pour éviter qu'une règle ne soit annulée ou lui soit renvoyée pour être modifiée, l'administration qui en est l'auteur doit: indiquer les faits qui sont à la base de la règle proposée; confirmer la valeur de ces faits par référence aux précédents en matière de réglementation; expliquer comment, partant de ces faits, elle a pu prévoir les effets attendus de la règle; établir les liens entre les faits de départ et les effets attendus avec chacun des buts, objectifs ou critères qui sont l'objet de son action en vertu de son statut; éviter de fonder tout élément de la règle finale sur des facteurs que le Parlement n'entendait pas faire entrer en ligne de compte; expliquer les raisons d'approuver ou de désapprouver les principales observations et solutions émanant des commentateurs; et donner les raisons pour lesquelles elle a rejeté les autres rédactions possibles

de la règle adoptée, et en particulier celles qui pouvaient prétendre à faciliter les objectifs de la loi en vertu de laquelle la règle a été publiée.

En général, les tribunaux s'abstiennent de substituer leur raisonnement à celui des administrations ou de contester les faits qu'elles allèguent, à condition que leurs conclusions trouvent une confirmation dans la jurisprudence administrative. (Sur la question de la jurisprudence administrative, voir plus loin.) Cela est particulièrement vrai si la question est d'ordre technique, qu'elle porte sur une nouvelle technique à l'étude ou qu'elle mette en jeu les connaissances spécialisées de l'administration.

Les règles finales annulant une règle précédente peuvent faire l'objet d'une action en justice dans les mêmes conditions qu'une règle nouvelle ou une règle modifiant une règle précédente. Il est alors présumé que l'uniformité de comportement de l'administration montre que celle-ci a toutes les raisons de croire qu'elle met en œuvre la politique définie par le Parlement en restant fidèle à cette ligne d'action. Si donc l'administration s'écarte de ses pratiques ou de ses positions passées en adoptant une règle nouvelle, elle doit donner des raisons convaincantes pour justifier cette décision.

Les réflexions du tribunal se fondent sur le dossier dont il est saisi et qui, constitué par l'administration, comprend la règle finale et toutes les informations dont l'administration était en possession au moment de la publication de cette règle, y compris l'avis préalable de proposition de réglementation, les observations faites à propos de cet avis, les résultats de la recherche et les rapports y relatifs.

S'il se prononce contre la règle finale, le tribunal la renvoie à l'administration pour plus ample examen. Le tribunal peut, soit annuler purement et simplement la règle, auquel cas celle-ci perd tout effet légal, soit la renvoyer à l'administration en demandant à celle-ci de reconsidérer sa position, mais en laissant tout ou partie de la règle en vigueur pendant la durée de ce réexamen.

### **III. Méthode suivie aux États-Unis pour assurer le respect des normes de sécurité et d'émission**

Aux États-Unis, le Gouvernement fédéral dispose en matière de sécurité et d'environnement d'une série de prescriptions objectives (par exemple, numériques) et réalistes auxquelles tous les véhicules, équipements et pièces doivent être conformes. Ces prescriptions sont énoncées dans les normes fédérales de sécurité applicables aux véhicules à moteur (FMVSS) et aux émissions. Ces normes fixent des critères de performance. Il est normalement possible de les respecter en ayant recours à toute une série de procédés différents ce qui laisse aux constructeurs une grande latitude dans la conception de leurs véhicules, équipements et pièces.

On trouvera ci-après une présentation du système retenu par le Gouvernement fédéral pour faire respecter les prescriptions applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

#### **A. La NHTSA et l'autocertification**

L'Administration nationale de la sécurité de la circulation routière (NHTSA) est habilitée à publier des normes FMVSS énonçant les prescriptions applicables aux véhicules à moteur neufs et à leurs équipements. Aux États-Unis, la loi fédérale interdit à quiconque de construire, mettre sur le marché inter-États, vendre ou importer tous véhicules à moteur neufs ou leurs équipements non conformes à l'ensemble des normes de sécurité en vigueur.

À la différence des organismes qui veillent au respect des normes par le biais d'un système d'homologation de type, la NHTSA n'homologue ni les véhicules à moteur ni leurs équipements pas plus qu'elle n'agrée d'articles commerciaux ou leurs vendeurs. Les constructeurs sont légalement tenus d'autocertifier que leurs produits sont conformes aux normes de sécurité de la NHTSA avant de les mettre en

vente<sup>9</sup>. La preuve de cette attestation doit être affichée sous forme de l'étiquette requise par le CFR 49, parties 567 et 568, qui précise ses dimensions, son emplacement et son libellé. Un constructeur automobile doit aussi soumettre à la NHTSA certains renseignements distinctifs, conformément au CFR 49, partie 566, trente jours au plus tard après le début de la construction de véhicules.

### **1. Manière dont les constructeurs procèdent à l'autocertification**

Chacune des normes de sécurité énonce les conditions et les procédures d'essai que la NHTSA utilisera pour évaluer si un véhicule ou un équipement est conforme aux prescriptions de la norme en matière de performance. Certaines des normes comme la FMVSS n° 208, «Protection des occupants en cas de collision», et FMVSS n° 301, «Sécurité du système d'alimentation en carburant», prescrivent des essais dynamiques et la NHTSA peut procéder à ces essais afin de déterminer si les prescriptions sont respectées. Cependant elle n'exige pas qu'un constructeur soumette les véhicules à des essais de choc ou évalue ses produits uniquement de la manière précisée dans les normes de sécurité. Le constructeur peut, pour déterminer si un véhicule ou un équipement est conforme aux prescriptions d'une norme en vigueur, choisir tout moyen à condition que ce dernier permette raisonnablement d'assumer que le véhicule ou l'équipement sera conforme à la norme lorsqu'il sera soumis à l'essai par la NHTSA. La plupart des constructeurs attestent la conformité en procédant à des essais selon les normes FMVSS. Dans de rares cas, la certification est fondée sur des études ou des analyses et non sur des essais.

Outre la certification initiale, un constructeur est aussi censé contrôler le respect de la conformité pendant la totalité de la production. À cette fin, il convient d'établir un programme efficace de contrôle de la qualité pour, périodiquement, vérifier et soumettre à l'essai les véhicules et/ou leurs équipements afin d'assurer que la performance initiale attestée soit atteinte par toutes les autres unités.

À l'encontre d'un système d'homologation de type, le système d'autocertification de la NHTSA offre aux constructeurs une plus grande souplesse pour apporter des modifications à leurs produits.

### **2. Manière dont la NHTSA assure/contrôle le respect de la conformité**

Dans le cadre de son programme annuel de contrôle du respect des normes, la NHTSA procède à des essais de conformité portant en moyenne sur 30 des 44 normes FMVSS se prêtant à ces épreuves (30 normes applicables aux véhicules et 14 applicables aux équipements). Le gouvernement choisit (rachète) au hasard des véhicules et des équipements sur le marché et les soumet à l'essai pour déterminer s'ils sont conformes aux normes de sécurité. Si l'essai de conformité de la NHTSA montre qu'un véhicule ou un équipement n'est apparemment pas conforme à une norme en vigueur, elle notifie promptement le constructeur. Il est alors fréquent que le constructeur procède à un rappel, procédure par laquelle il notifie les propriétaires de la non-conformité et leur offre d'y remédier rapidement. Si le constructeur n'agit pas ainsi, le gouvernement déclenche une enquête pour déterminer qu'il n'a pas respecté la norme. À la conclusion de cette enquête, le gouvernement peut enjoindre au constructeur de rappeler tous les véhicules et équipements non conformes. En outre, la NHTSA peut intenter une action civile pour infractions à l'U.S.C. 49, paragraphe 30112 a), qui dispose qu'une personne ne peut construire en vue de la vente, vendre, proposer à la vente, mettre ou livrer sur le marché inter-États ou importer aux États-Unis tous véhicules à moteur ou leurs équipements fabriqués au moment où une norme applicable à la sécurité des véhicules entre en vigueur, ou après cette date, à moins que les véhicules ou équipements ne soient conformes à la norme et fassent l'objet d'une attestation délivrée en vertu de l'U.S.C. 49, paragraphe 30115<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Les textes applicables à la sécurité des véhicules à moteur (chap. 301 du titre 49 du Code des États-Unis) définissent un processus d'autocertification selon lequel chaque constructeur doit attester que ses produits sont conformes à toutes les normes de sécurité en vigueur. (Voir U.S.C. 49, par. 30115; CFR 49, parties 567 et 568.) Pour les normes FMVSS, voir CFR 49, partie 571. Outre aux FMVSS, certains véhicules doivent être certifiés conformes à la norme sur les pare-chocs (CFR 49, partie 581), et à la norme sur la présentation des vols (CFR 49, partie 541).

<sup>10</sup> La section 30112 b) 2) A) dispose qu'un véhicule ou un équipement non conforme n'enfreint pas la loi si le constructeur a pris «des précautions raisonnables». La NHTSA affirme depuis longtemps qu'elle n'est pas en mesure de définir ce que l'on entend par «précautions raisonnables» antérieures à la constatation d'un cas de non-conformité. Ce qui, dans un cas donné, constitue des

Les défauts de sécurité ne résultant pas de la non-conformité avec une norme FMVSS peuvent aussi entraîner un rappel. Lorsqu'elle ouvre généralement une enquête pour défaut, la NHTSA se fonde généralement sur les plaintes de consommateurs enregistrées sur son «téléphone rouge» ou reçues d'autres sources. En outre, les citoyens peuvent demander qu'un défaut fasse l'objet d'une enquête.

Un rappel peut, certes, être une décision importante et onéreuse pour un constructeur mais l'opération a pour but d'éliminer le risque de sécurité posé par des véhicules ou des équipements non conformes ou défectueux. Un rappel exige que le constructeur notifie tous les acheteurs pour les inviter notamment à apporter leurs véhicules ou équipements à leur concessionnaire pour qu'il soit remédié gratuitement à la non-conformité ou au défaut. Le constructeur peut soit réparer ou remplacer le véhicule ou l'équipement, soit rembourser le prix d'achat. La plupart des décisions de rappel sont prises par le constructeur avant que la NHTSA ne se soit officiellement prononcée sur l'existence d'un défaut ou d'une non-conformité au regard de la sécurité. Si un constructeur refuse de respecter une injonction de rappel de la NHTSA, le gouvernement peut demander à un tribunal fédéral de la faire appliquer.

## **B. Dispositions de l'EPA relatives au respect de la conformité**

À bien des égards, les procédures de l'EPA relatives à l'application des normes d'émission sont analogues aux dispositions de la NHTSA. Il existe néanmoins quelques différences non négligeables. Alors que l'EPA exige aussi la certification des véhicules, équipements et pièces (en particulier les moteurs), ses statuts n'autorisent pas l'autocertification. En effet, les constructeurs doivent demander cette certification à l'EPA. Les demandes soumises par les constructeurs doivent donner les informations spécifiées, y compris des renseignements sur les essais d'émission, nécessaires à l'EPA pour déterminer si le véhicule, l'équipement ou la pièce est conforme aux normes d'émission. L'EPA peut procéder à des essais corroborant ou demander au constructeur de les effectuer. Lorsque l'EPA décide que le véhicule, l'équipement ou la pièce est conforme à ses normes et autres prescriptions, elle délivre un certificat de conformité. Comme dans le cas des normes de sécurité, les constructeurs doivent apposer une étiquette d'attestation permanente sur tous les modèles de véhicules, équipements et moteurs certifiés.

Sans certificat de conformité, les constructeurs ne peuvent vendre ou mettre de quelque façon que ce soit sur le marché des véhicules, équipements ou pièces soumises au règlement. Si un constructeur viole cette disposition (par exemple en mettant sur le marché des véhicules matériellement différents des véhicules décrits dans les demandes de certification), il encourt des sanctions financières importantes.

L'EPA procède également à des essais sélectifs des véhicules, des équipements ou des pièces après fabrication et assemblage ou demande au constructeur de le faire. Si une série de véhicules, d'équipements ou de pièces n'est pas conforme aux normes d'émission de l'EPA, elle peut ordonner un rappel. Les rappels de l'EPA sont analogues à ceux de la NHTSA. Les constructeurs peuvent contester une ordonnance de rappel dans un recours administratif auprès de l'EPA ou, en cas d'échec, auprès d'un tribunal. En outre, si l'EPA détermine que des véhicules, des moteurs ou des pièces d'usine diffèrent physiquement des caractéristiques certifiées, elle peut fixer des sanctions financières pour mise sur le marché de modèles non conformes.

De même, étant donné que les normes d'émission valent pour la durée de vie utile des véhicules ou des moteurs, l'EPA soumet ces derniers à l'essai après une durée d'exploitation non négligeable afin de s'assurer qu'ils satisfont toujours aux normes d'émission. Le pouvoir qu'a l'EPA en matière de rappel et de sanctions financières en vertu de ses dispositions relatives aux essais en service est analogue à celui qu'elle a pour les véhicules, équipements ou pièces d'usine (voir plus haut).

---

«précautions raisonnables» dépend de nombreux facteurs: limites de la technologie actuelle, disponibilité de matériel d'essais, importance du constructeur et, surtout, diligence exercée par ce dernier. Il importe de noter que si le fait d'avoir pris des précautions raisonnables peut libérer un constructeur de sa responsabilité civile à l'égard de la construction et de la vente de véhicules ou équipements non conformes, cela ne le libère pas de sa responsabilité de notifier les acheteurs en cas de non-conformité et d'y remédier gratuitement. De même, la section 30115 dispose qu'une personne ne peut attester qu'un véhicule est conforme aux normes de sécurité en vigueur «si, en prenant des précautions raisonnables, elle a lieu de penser que le certificat est faux ou trompeur sur le plan matériel».

#### **IV. Glossaire des sigles**

ANPRM	Advance Notice of Proposed Rulemaking
APA	Administrative Procedures Act
CFR	Code of Federal Regulations
CRA	Congressional Review Act
FACA	Federal Advisory Committee Act
FOIA	Freedom of Information Act
FR	Federal Register
NIST	National Institute of Standards and Technology
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking
NRA	Negotiated Rulemaking Act
NTTAA	National Technology Transfer and Advancement Act
OMB	Office of Management and Budget
RISC	Regulatory Information Service Center
SNPRM	Supplemental Notice of Proposed Rulemaking
USC	United States Code

#### **V. Pour plus de détails, s'adresser à:**

- NHTSA: M<sup>me</sup> Julie Abraham, Director of International Policy and Harmonization, National Highway Traffic Safety Administration Room 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590, Tél.: (+1)-202-366-2114; Télécopie: (+1)-202-366-2559; Courriel: [jabraham@nhtsa.dot.gov](mailto:jabraham@nhtsa.dot.gov).
- EPA: M. Kenneth Feith, Senior Policy Advisor/Scientist, Office of Air and Radiation, Environmental Protection Agency, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av. N.W. Washington D.C. 20460. Tél.: (+1)-202-564-1679; Télécopie: (+1)-202-564-1554; Courriel: [feith.ken@epa.gov](mailto:feith.ken@epa.gov).



## Section 5

### L'action réglementaire au Canada

Au Canada, le processus d'élaboration des règlements fédéraux répond à la fois à des exigences juridiques précises, énoncées dans la *Loi sur les textes réglementaires*, et à des exigences stratégiques formulées dans la *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation*.

#### Les règlements en tant qu'instruments stratégiques

Au Canada, les règlements sont établis par le gouverneur en conseil, un ministre ou un organisme administratif, que le Parlement a habilité à cette fin par voie de loi. Les règlements ont force de loi: juridiquement contraignants, ils énoncent le plus souvent des règles d'application générale plutôt que des dispositions visant des personnes ou des situations particulières.

Le processus décrit ci-après est fondé sur l'hypothèse que les fonctionnaires ont évalué toute la gamme d'instruments qu'ils pouvaient envisager pour atteindre un objectif stratégique donné et qu'ils ont conclu à la nécessité d'élaborer un règlement.

#### Aperçu du processus d'élaboration des règlements fédéraux

Le processus d'élaboration des règlements fédéraux est structuré de façon à uniformiser l'approche de réglementation dans l'administration fédérale tout en assurant le respect des engagements stratégiques et des obligations juridiques du Gouvernement canadien.

#### *Étape 1: Énoncé de triage*

La première étape du processus d'élaboration des règlements consiste à évaluer le niveau d'impact de la proposition réglementaire, préparer un énoncé de triage et obtenir l'approbation du Secrétariat du Conseil du Trésor relativement à l'énoncé.

C'est également à cette étape que l'on évaluera l'incidence qu'un projet pourrait avoir sur les échanges commerciaux internationaux. Si l'organisme de réglementation ne peut pas procéder comme il se doit à cette évaluation, le Secrétariat du Conseil du Trésor consulte le Ministère des affaires étrangères et du commerce international (MAECI).

#### *Étape 2: Analyse et élaboration du résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR)*

Aux termes de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation, les organismes de réglementation, lorsqu'ils élaborent un projet de règlement, doivent effectuer des analyses détaillées et mener des consultations poussées. Ils doivent ensuite faire la synthèse de leurs travaux et présenter cette information aux décideurs et au public au moyen d'un résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Ce document fait une synthèse concluante de renseignements non techniques qui permet aux divers auditoires qui s'y intéressent de comprendre la question qui est visée par le règlement, la raison pour laquelle cette question fait l'objet du règlement, les objectifs du Gouvernement, les coûts et avantages du règlement, l'identification des groupes qu'il touchera, la liste des groupes consultés lors de l'élaboration du règlement, et la façon dont le Gouvernement prévoit d'évaluer et de mesurer le rendement du règlement par rapport aux objectifs déclarés.

Les organismes de réglementation identifient les parties pouvant être intéressées ou touchées par un projet de règlement et offrent à ces parties la possibilité de prendre part à des consultations ouvertes, et ce, à toutes les étapes du processus de réglementation.

Les organismes de réglementation qui mènent des consultations doivent:

- Informer et consulter les Canadiens au sujet de la nature et des répercussions des enjeux de politique publique, en fonction des données probantes et des connaissances scientifiques et empiriques disponibles;

- Permettre aux Canadiens de prendre part à la définition des objectifs stratégiques;
- Établir clairement le processus et les échéanciers, de sorte que les parties touchées puissent s'organiser et fournir des commentaires;
- Fournir en temps utile des renseignements aux Canadiens et aux parties touchées concernant les résultats des consultations et les priorités prises en compte dans le cadre du processus décisionnel.

### ***Étape 3: Rédaction du règlement***

Les instructions de rédaction doivent être préparées dans les deux langues officielles du Canada (anglais et français).

### ***Étape 4: Examen par les conseillers législatifs du Ministère de la justice et estampillage***

Le Ministère de la justice procède à l'examen juridique de chaque projet de règlement pour vérifier:

- Que le règlement est autorisé par une loi habilitante;
- Que le règlement ne reflète pas un usage inhabituel ou imprévu du pouvoir habilitant;
- Que le règlement n'empiète pas indûment sur les droits et libertés en vigueur et ne va pas à l'encontre de la Charte des droits et libertés ni de la Loi constitutionnelle de 1982;
- Que le règlement, par sa forme et son libellé, est conforme aux normes en vigueur.

### ***Étape 5: Envoi d'une présentation signée à la Division des décrets du Bureau du Conseil privé***

Une fois approuvé pour fins de présentation par le ministre parrain, le projet de règlement est envoyé à la Division des décrets du Bureau du Conseil privé, qui a pour tâche de présenter le projet au Conseil du Trésor.

### ***Étape 6: Réunion du Conseil du Trésor et décision***

Il incombe au Secrétariat du Conseil du Trésor d'informer les ministres du Conseil du Trésor au sujet des projets de règlement. On pourra demander à des fonctionnaires de l'organisme de réglementation d'être présents lors de la réunion du Conseil du Trésor afin de fournir des renseignements complémentaires.

En sa qualité de comité du Cabinet du Conseil privé de la Reine pour le Canada, le Conseil du Trésor est fondé à prendre les décisions suivantes:

- Approuver ou rejeter la publication préalable du projet de règlement;
- Approuver ou rejeter une demande d'exemption de publication préalable;
- Soumettre le dossier à l'examen du Cabinet ou d'un des autres comités de ce dernier;
- Renvoyer le dossier au ministre responsable pour examen additionnel et complément d'information;
- Reporter l'étude du dossier à une autre réunion.

### ***Étape 7: Publication préalable dans la partie I de la Gazette du Canada***

Après approbation par le Conseil du Trésor, la Division des décrets du Bureau du Conseil privé envoie le projet de règlement et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation connexe à la Direction de la *Gazette du Canada*, qui relève de la Direction générale des travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Le projet de règlement et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation font ensuite l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*. La publication des règlements dans la partie I de la *Gazette du Canada* permet au Gouvernement d'assurer la participation des Canadiens au processus de réglementation. La publication préalable offre à tous les citoyens la possibilité réelle de transmettre leurs commentaires sur un règlement avant que celui-ci ne soit pris.

## **Demande d'approbation finale, publication et enregistrement**

Une fois écoulée la période de publication préalable, plusieurs des mêmes étapes déjà décrites avant cette publication sont reprises pour compléter le processus d'élaboration du règlement.

### ***Étape 8: Analyse ultérieure à la publication préalable***

Tous les commentaires reçus durant la période de publication préalable sont examinés avec soin, de manière à établir s'il y a lieu d'apporter des modifications au libellé du projet de règlement.

Si des modifications doivent être apportées au projet de règlement, les conseillers législatifs du Ministère de la justice les examineront et les intégreront, s'il y a lieu. Outre les commentaires du public et des parties intéressées, il faut aussi prendre en considération les changements survenus sur la scène nationale et internationale qui pourraient avoir une incidence sur le libellé ou l'objet du projet de règlement.

### ***Étape 9: Examen par les conseillers juridiques du Ministère de la justice et estampillage***

Les conseillers législatifs du Ministère de la justice remplissent les mêmes fonctions d'examen juridique à cette étape qu'à celle de la publication préalable (étape 4).

### ***Étape 10: Envoi de la version finale de la présentation relative au règlement à la Division des décrets du Bureau du Conseil privé***

Une fois la version finale du projet de règlement approuvée par le ou les ministre(s) responsable(s), les documents concernés sont envoyés au greffier adjoint du Conseil privé. Sauf indication contraire, tous les documents doivent être fournis dans les deux langues officielles (anglais et français) du Canada.

### ***Étape 11: Prise du règlement par le gouverneur en conseil***

Le gouverneur en conseil est le Gouverneur général du Canada, agissant sur l'avis du Cabinet. Depuis décembre 2003, c'est le Conseil du Trésor qui donne avis au gouverneur en conseil, au nom du Conseil privé de la Reine.

Comme c'est le cas pour les projets dont on cherche à obtenir la publication préalable, le Secrétariat du Conseil du Trésor informe les ministres du Conseil du Trésor au sujet des présentations soumises pour approbation finale. Les ministres du Conseil du Trésor étudient les résultats de la publication préalable et d'autres renseignements fournis dans la présentation, puis décident s'il convient de recommander que le Gouverneur général prenne le règlement dans sa version finale.

### ***Étape 12: Enregistrement, entrée en vigueur, publication dans la partie II de la Gazette du Canada***

#### **Enregistrement**

Bien qu'un règlement doive être soumis ou présenté au greffier du Conseil privé dans les sept jours (suivant sa prise) pour l'enregistrement prévu, l'enregistrement survient habituellement dans les quarante-huit heures suivant la réunion du Conseil du Trésor chargée de l'examen du projet de règlement. Le règlement se voit attribuer un numéro précédé de l'abréviation «DORS» (Décrets, ordonnances et règlements statutaires) ou «TR» (Textes réglementaires) selon le cas.

#### **Entrée en vigueur**

Le règlement qui doit être enregistré entre normalement en vigueur à zéro heure à la date de l'enregistrement ou à la date fixée dans le règlement.

#### **Publication**

Les règlements sont publiés dans la partie II de la *Gazette du Canada* dans les vingt-trois jours suivant leur enregistrement (la partie II est publiée tous les deux mercredis).



## Section 6

### Présentation générale de la réglementation automobile en Inde

#### Historique de la loi sur les véhicules automobiles

La première loi indienne concernant les véhicules automobiles, l'*Indian Motor Vehicles Act, 1914* (loi sur les véhicules automobiles) a été promulguée en 1914. Elle a ensuite été remplacée par la *Motor Vehicles Act, 1939* (loi sur les véhicules automobiles de 1939), puis par la *Motor Vehicle Act, 1988* (MVA) (loi sur les véhicules automobiles de 1988). Les prescriptions techniques en matière de construction et d'entretien des véhicules relèvent de la MVA. En vertu de cette loi, des prescriptions obligatoires spécifiques sont périodiquement édictées sous la forme de règles par le Ministère des transports routiers et des autoroutes (MoRTH). Ces règles, qui sont publiées sous la forme de notifications, s'intitulent *Central Motor Vehicle Rules-1989* (Règles centrales sur les véhicules automobiles de 1989), communément appelées CMVR.

#### Politique et intentions

Le secteur des transports joue un rôle majeur dans le développement de ce pays immense et très diversifié qu'est l'Inde. Le Gouvernement indien a adopté une politique en vue de mettre en place des infrastructures routières appropriées et sûres et de permettre la circulation de véhicules sûrs et non polluants. À cette fin, il a présenté sous sa forme définitive, en 2002, l'*Auto Fuel Policy* (politique sur les carburants automobiles) et, en 2006, l'*Automotive Mission Plan* (plan de mission de l'industrie automobile). La politique sur les carburants automobiles fournit la marche à suivre pour les futures normes d'émission devant être mises en œuvre et fixe également des prescriptions relatives aux carburants qui devront être conformes à ces normes. Elle souligne la nécessité d'adopter une approche globale en matière de gestion des émissions des véhicules, d'inventaire des données sur les émissions, de promotion de nouvelles technologies, d'amélioration de la qualité des carburants, de promotion des transports publics et de gestion des véhicules en service aux fins de l'élaboration d'une stratégie globale pour le traitement des émissions émanant des automobiles.

Les normes relatives à l'essai et à l'homologation des véhicules, de leurs composants et des sous-systèmes sont élaborées par des comités techniques d'experts. L'Inde s'est dotée d'une politique visant à harmoniser, dans la mesure du possible, ses normes nationales avec les Règlements de l'ONU. On recense 126 Règlements de l'ONU, et l'Inde examine actuellement les Règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM) à des fins d'harmonisation technique de ses normes.

#### Les enjeux en matière de transport

L'Inde dispose d'un vaste réseau routier comprenant des routes nationales, des autoroutes d'État et des routes urbaines et rurales. Les caractéristiques et la répartition de tous les types de routes sont très particulières. De plus, la forte densité du trafic et la diversité du parc automobile dans les zones urbaines est une autre spécificité du pays.

Les véhicules à deux roues sont largement utilisés comme moyen de transport personnel; c'est pourquoi ils sont si nombreux. Les véhicules à trois roues sont utilisés à grande échelle comme véhicules de transport collectif. La densité des voitures particulières augmente sur les routes tant urbaines que rurales; ces véhicules sont plus souvent utilisés à des fins de transport familial que pour un usage personnel.

L'Inde possède un vaste réseau routier de 3,34 millions de kilomètres, qui s'étend de long en large du pays. Pour l'ensemble du transport terrestre, les routes absorbent 65 % du transport de marchandises et 85 % du trafic de voyageurs. Les véhicules utilitaires lourds sont donc la clef des besoins en termes de mobilité. En zone rurale, les tracteurs agricoles sont utilisés non seulement pour les travaux agricoles, mais aussi pour le remorquage des marchandises sur route.

#### La réglementation en matière d'émissions en Inde

*Mise en place de l'Indian Driving Cycle (IDC) (cycle de conduite automobile indien)* – L'Association de recherche automobile d'Inde (*Automotive Research Association of India*) (ARAI) a élaboré en 1985 un cycle de conduite automobile. Les normes relatives aux émissions massiques pour plusieurs catégories de véhicules sont basées sur ce cycle de conduite automobile et elles ont été notifiées en vertu des CMVR en 1989.

*Comité permanent pour la mise en œuvre de la législation sur les émissions (Standing Committee on Implementation of Emission Legislation) (SCOE)* – Conscient de la nécessité de mettre en place un organe permanent pour coordonner les réglementations sur les émissions ainsi que leur mise en œuvre, le Ministère des transports routiers et des autoroutes (MoRTH) a constitué ce comité en 1991, présidé par le secrétaire adjoint du MoRTH, pour conseiller le Gouvernement sur toutes questions liées aux réglementations en matière d'émissions. En mai 1991, le Ministère de l'environnement et des forêts (MoEF) a créé un comité, présidé par M. H. B. Mathur, chargé de recommander les prescriptions de l'étape suivante pour établir les normes relatives aux émissions massiques devant être mises en œuvre en 1995 et en 2000.

En résumé, les réglementations sur les émissions ont été mises en œuvre comme suit:

- Les premières normes relatives aux émissions massiques applicables aux véhicules sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1991 pour les véhicules à essence et le 1<sup>er</sup> avril 1992 pour les véhicules diesel;
- Sur la base des recommandations du comité Mathur, les normes de l'étape suivante ont été mises en œuvre le 1<sup>er</sup> avril 1996;
- Par conséquent, comme suite à l'introduction des carburants sans plomb dans le pays, l'installation de pots catalytiques sur les voitures particulières est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> avril 1998. De nouvelles normes relatives aux émissions massiques ont également été notifiées pour les voitures particulières équipées de pots catalytiques présentant un facteur de détérioration de 1,2;
- La Cour suprême de l'Inde a rendu deux ordonnances en date du 29 avril 1999 et du 13 mai 1999, selon lesquelles, dans la région de la capitale nationale (RCN), tous les véhicules privés devaient se conformer aux normes Euro I à compter du 1<sup>er</sup> juin 1999 et aux normes Euro II à compter du 1<sup>er</sup> avril 2000. Le MoRTH a notifié ces normes en conséquence. Au cours de cette période, plusieurs initiatives fondées sur l'intervention de divers tribunaux ont été prises en vue de la conversion obligatoire des véhicules utilitaires au gaz naturel comprimé (GNC), également qualifiée de mise aux normes des véhicules;
- En outre, les normes Bharat II ont été notifiées sur le territoire de la capitale nationale pour les véhicules utilitaires, avec effet au 24 octobre 2001. Par ailleurs, les normes Bharat II en vigueur dans la région de la capitale nationale ont, au cours des années 2001-2003, été étendues à d'autres villes métropolitaines par voie de notification;
- S'inspirant de la politique sur les carburants automobiles, les normes Bharat III (équivalentes aux normes Euro III) ont été notifiées en vue de leur entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2005 dans 11 villes métropolitaines. Dans le même temps, les normes Bharat II (équivalentes aux normes Euro II) ont été mises en œuvre dans le reste du pays. En outre, les normes Bharat II pour les véhicules à deux et trois roues ont été mises en œuvre dans l'ensemble du pays à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005;
- Par ailleurs, au cours de l'année 2010, les normes Bharat IV (équivalentes aux normes Euro IV) ont été mises en œuvre au 1<sup>er</sup> avril pour les véhicules à quatre roues dans 13 grandes villes, et les normes Bharat III (équivalentes aux normes Euro III) dans le reste du pays à compter du 1<sup>er</sup> octobre. Dans le même temps, les normes Bharat III ont été notifiées au 1<sup>er</sup> octobre 2010 pour les véhicules à deux et trois roues dans l'ensemble du pays.

## **Règlements en matière de sécurité en Inde**

*Comité technique permanent – CMVR (CMVR – Technical Standing Committee) (CMVR-TSC)* – Ce comité technique permanent a été constitué par le Gouvernement en 1997. Il conseille le Ministère des transports routiers et des autoroutes sur divers aspects techniques liés aux CMVR. Il se compose de représentants de plusieurs organisations, à savoir le Ministère de l'industrie lourde et des entreprises publiques (*Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises*, MoHI&PE), des organismes d'essai, des associations de constructeurs automobiles et de fabricants de composants, le Bureau indien des normes (*Bureau of Indian Standards*, BIS), l'Autorité nationale des transports, etc. Ce comité a joué un rôle majeur dans l'élaboration des règlements de sécurité pour les véhicules et les composants automobiles en Inde. Il est présidé par le secrétaire adjoint aux transports du Ministère des transports routiers et des autoroutes (Gouvernement de l'Inde).

*Comité des normes de l'industrie automobile (Automotive Industry Standards Committee)* (AISC) – Le CMVR-TSC bénéficie de l'aide de l'AISC pour élaborer les normes techniques en matière de sécurité. Il est présidé par le directeur de l'Association de recherche automobile d'Inde (ARAI) et il publie des normes relatives à l'industrie automobile (AIS). À ce jour, l'AISC a publié plus de 112 normes AIS.

#### **Bureau indien des normes (BIS)**

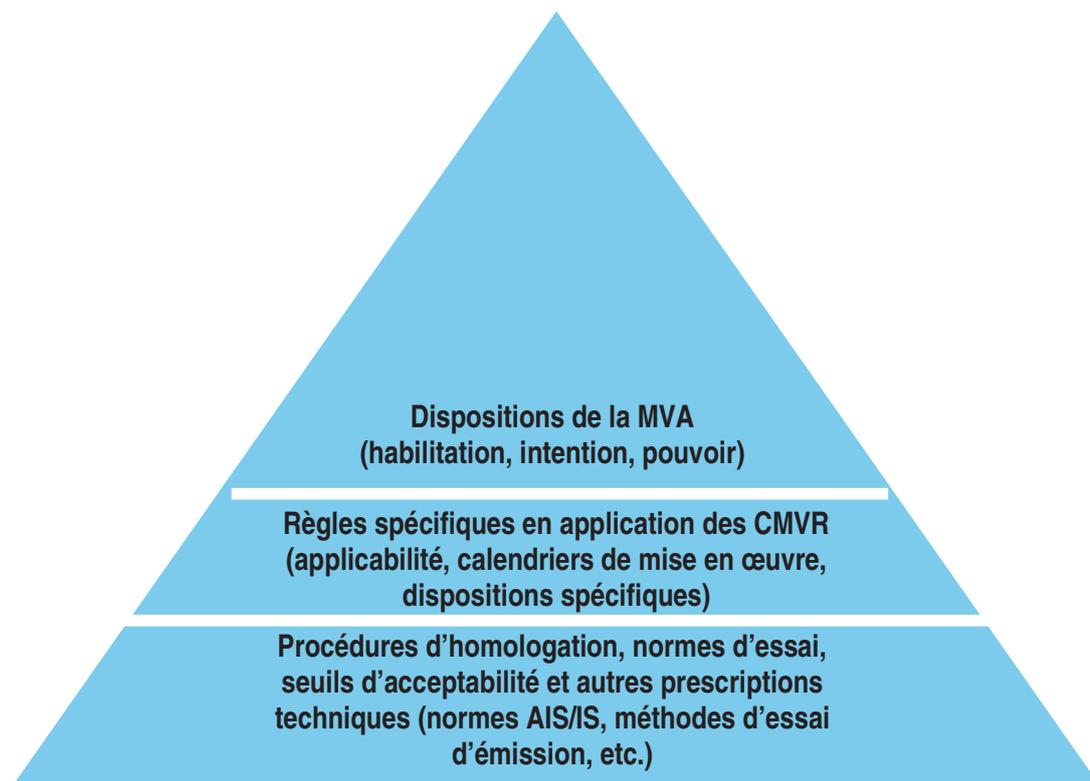
Le Bureau indien des normes, en tant qu'organe national de normalisation, s'est employé avec succès à promouvoir et à favoriser le mouvement de normalisation entrepris depuis 1947 dans le pays. Entre autres activités diverses et variées, le BIS a pour principale fonction de formuler des normes indiennes pour plusieurs secteurs: ingénierie des transports, génie mécanique, électrotechnique, alimentation et agriculture, etc. Ces activités sont menées au sein de comités de section opérant sous les auspices des conseils de division respectifs. Ces comités de section sont composés de membres d'entités diverses: recherche et développement, organismes d'essai, organe de réglementation, fabricants, consommateurs/utilisateurs, organisations non gouvernementales, etc. La formulation des normes indiennes relatives aux systèmes et aux composants automobiles répond continuellement aux besoins du secteur et des consommateurs. Ces normes, qui s'appliquent au secteur de l'automobile, sont traitées par le Conseil de division des transports du BIS.

Les normes de sécurité (AIS), énoncées par l'AISC, comme indiqué précédemment, sont adoptées par le BIS conformément à leur procédure d'homologation.

*Comité national permanent de l'harmonisation des règlements en application du WP.29 (National Level Standing Committee on Harmonization of Regulation under WP.29)* – Reconnaissant l'importance de l'harmonisation des règlements au niveau international, le Cabinet de l'Union a approuvé en octobre 2002 l'adhésion de l'Inde, en tant que pays observateur, au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE. Par ailleurs, le Gouvernement a constitué un comité national permanent, présidé par le secrétaire adjoint du MoRTH. Les services de secrétariat sont assurés par l'ARAI. Plusieurs parties prenantes, tels les ministères concernés, les organismes d'essai et les professionnels du secteur, sont membres de ce comité permanent. L'Inde a signé l'Accord de 1998, qui a pris effet au 1<sup>er</sup> avril 2006.



La hiérarchie des lois et des normes est décrite dans la figure ci-dessous:



### **Application de la loi**

Le Ministère des transports routiers et des autoroutes est l'organe central chargé de faire appliquer la loi sur les véhicules automobiles (MVA) et les CMVR. L'immatriculation des véhicules relève de la compétence des ministères d'État.

### **Système d'homologation**

L'Inde a adopté un système d'homologation de type par un tiers, similaire à celui prévu par l'Accord de 1958. En vertu des CMVR, le Gouvernement a autorisé plusieurs organismes d'essai à effectuer des tests et à accorder des homologations au nom du Gouvernement indien. C'est au constructeur automobile qu'incombe la responsabilité de veiller au respect de la sécurité, des niveaux d'émission et d'autres prescriptions, comme notifié périodiquement en vertu des CMVR.

Le certificat d'homologation de type est obligatoire pour tout nouveau modèle, et l'homologation est requise pour toutes modifications techniques apportées aux modèles actuels ou pour garantir la conformité avec toute prescription nouvellement notifiée. À cet effet, le constructeur automobile présente une documentation technique et un véhicule prototype à l'organisme d'essai, qui est autorisé à accorder une homologation de type.

Le respect permanent des prescriptions obligatoires (conformité de la production) est vérifié au moyen de tests/vérifications effectués sur des véhicules/moteurs (selon le cas) sélectionnés au hasard.

### **Échange de rapports**

L'Inde n'est pas Partie contractante à l'Accord de 1958.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter:

- 1. M. Saroj Kumar Dash**  
Joint Secretary, Government of India  
Ministry of Road Transport & Highways,  
1, Parliament Street, Transport Bhavan,  
New Delhi 110 001, Inde  
Tél.: +91 11 2371 7294  
Courriel: [sk.dash@nic.in](mailto:sk.dash@nic.in)  
URL: [www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)
- 2. M. Shrikant R. Marathe**  
Director, Automotive Research Association of India  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetral Hill,  
Pune 411 004, Inde  
Tél.: +91 20 3023 1100  
Télécopie: +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Courriel: [srmarathe@araiindia.com](mailto:srmarathe@araiindia.com) or [director@araiindia.com](mailto:director@araiindia.com)  
URL: [www.araiindia.com](http://www.araiindia.com)

## Section 7

### **Procédure d'adoption/de révision des normes de sécurité des véhicules automobiles en Corée relative à la loi sur le suivi des véhicules automobiles et au système d'autocertification**

#### **1. Aperçu**

La loi coréenne sur le suivi des véhicules automobiles (*Automobile Management Act*) décrit la procédure à suivre en matière de nouvelle immatriculation, de changement d'immatriculation, de transfert et de fixation des plaques et traite de l'attribution du numéro et des plaques d'immatriculation, du marquage du numéro d'identification des véhicules, des normes de sécurité et de l'autocertification, de la rectification des défauts de fabrication, des restrictions d'utilisation et d'application, du contrôle des véhicules et des activités de suivi des véhicules dans l'objectif d'améliorer le bien-être public en garantissant le niveau de performance des véhicules, leur sécurité et l'efficacité de leur suivi.

La loi sur le suivi des véhicules automobiles se compose de 88 articles divisés en 10 chapitres et assortis de dispositions complémentaires; elle traite notamment de règles générales, de l'immatriculation des véhicules, des normes de sécurité, de l'autocertification, du contrôle et de l'entretien des véhicules, du suivi des motocycles, des activités de suivi des automobiles, des sanctions et des cas particuliers en cas d'infraction à la législation (voir la figure 1).

Les normes de sécurité des véhicules automobiles coréens (*Korea Motor Vehicle Safety Standards, KMVSS*) renferment quatre chapitres au total: le premier est consacré à la réglementation générale, le deuxième aux normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles et motocycles, le troisième aux normes de sécurité applicables aux véhicules neufs tandis que le quatrième contient des dispositions complémentaires.

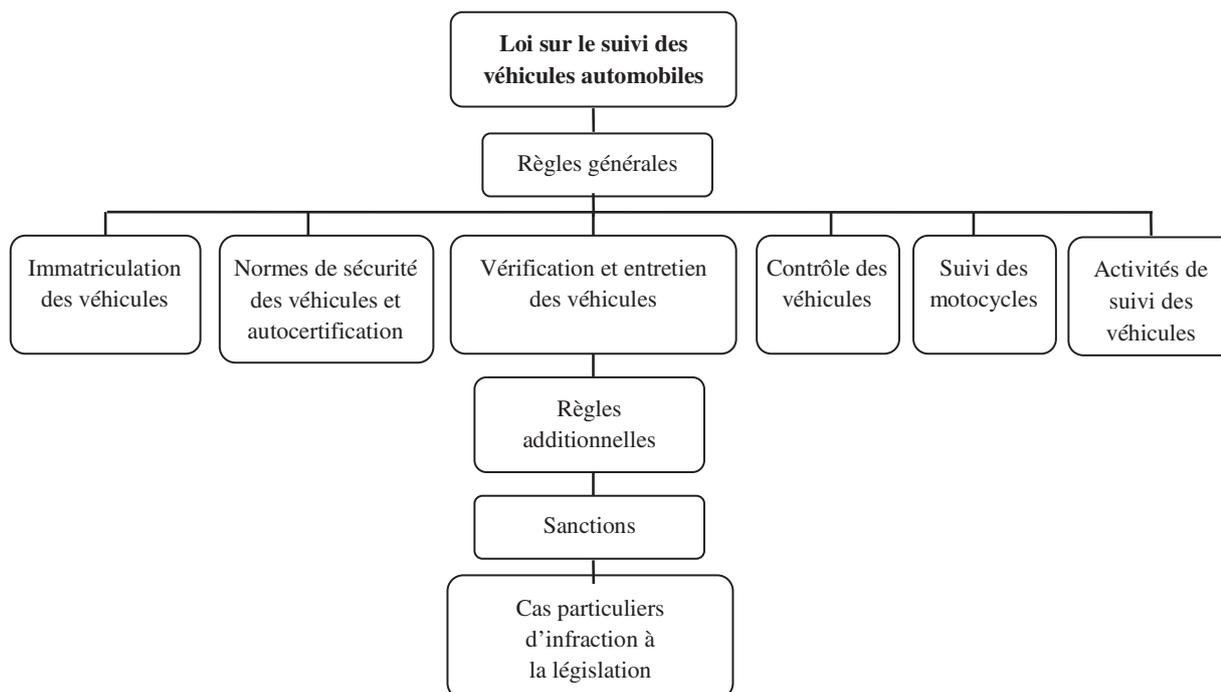
Le premier chapitre est constitué de trois articles relatifs, entre autres, à l'objet du texte réglementaire, à la définition et à la sûreté des structures et des équipements; le deuxième chapitre renferme 94 articles relatifs notamment aux normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles et motocycles; le troisième chapitre, composé de 37 articles, traite des critères de sécurité applicables aux véhicules neufs tandis que le quatrième chapitre se compose de quatre articles traitant notamment d'indications quant au nombre de passagers, à la charge utile maximale, aux règles particulières concernant l'application du règlement et les limites de tolérance ainsi qu'aux méthodes d'essai et aux spécifications (voir la figure 2)

En 2003, la Corée a par ailleurs adopté un système d'autocertification en lien avec le service de suivi. Au titre de ce système, les pouvoirs publics établissent des normes de sécurité pour véhicules neufs en vue de garantir leur sûreté et les constructeurs procèdent eux-mêmes, en interne, à la certification des véhicules répondant aux normes de sécurité avant de les proposer à la vente. Les pouvoirs publics réalisent ultérieurement un test de conformité et, en cas d'élément non conforme aux normes de sécurité, ordonnent un rappel.

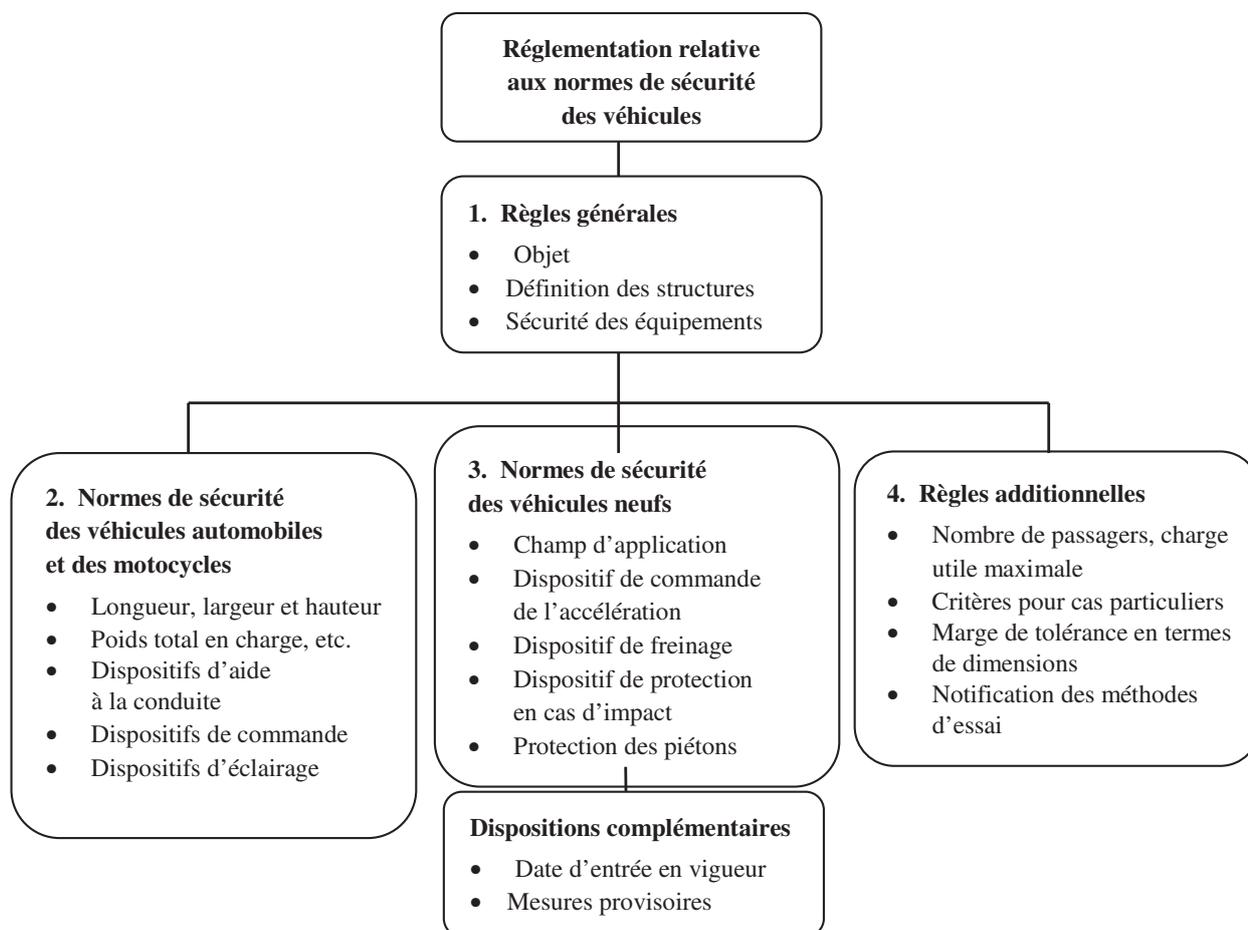
#### **2. La loi sur le suivi des véhicules automobiles (*Automobile Management Act*)**

La loi sur la circulation routière (*Road Traffic Act*) a été modifiée et la loi sur le suivi des véhicules automobiles (*Automobile Management Act*) a été promulguée le 31 décembre 1986 dans l'objectif d'améliorer le bien-être public au moyen de règles relatives à l'immatriculation des véhicules, de normes de sécurité, d'un système d'autocertification, d'un dispositif de rectification des défauts de fabrication, d'un mécanisme de vérification, d'entretien et de contrôle et d'activités de suivi des véhicules automobiles (vente, entretien et mise au rebut) dans le cadre d'une législation visant à garantir les niveaux de performance des véhicules, leur sécurité et leur entretien systématique.

**Figure 1 – Configuration de la loi sur le suivi des véhicules automobiles**



**Figure 2 – Configuration des normes de sécurité des véhicules automobiles coréens**

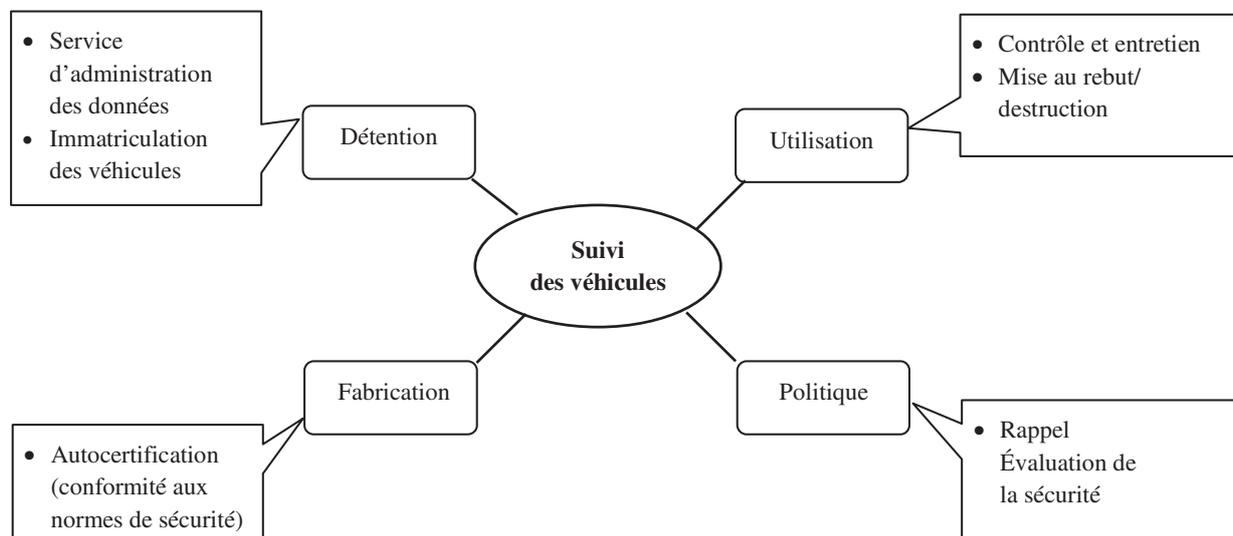


La Corée a instauré le système de suivi automatique décrit à la figure 3 et conçu à cette fin la loi sur le suivi des véhicules automobiles, comme décrit ci-après.

D'autres règlements découlent directement de cette loi dont le décret d'application de la loi sur le suivi des véhicules automobiles, qui correspond à un décret présidentiel, le Règlement d'application du suivi des véhicules automobiles et les Règles sur les normes de sécurité des véhicules, qui correspondent à une ordonnance d'application du Ministère du territoire, des transports et des affaires maritimes (*Ministry of Land, Transportation and Maritime Affairs, MLTM*), ainsi que le Règlement pour l'application des normes de sécurité automobile, la procédure d'autocertification des véhicules automobiles et la procédure d'évaluation de la sécurité des véhicules automobiles correspondant à des notifications du MLTM.

Ces règlements régissent la certification pendant les phases de fabrication et le suivi des véhicules pendant leur phase d'utilisation. Le système d'autocertification, qui atteste de la conformité des véhicules aux normes de sécurité, s'applique aux véhicules neufs afin de garantir leur sûreté tandis que les systèmes de contrôle périodique, de suivi informatisé et de suivi des véhicules visent à garantir la sûreté des véhicules déjà en circulation.

**Figure 3 – Le système de suivi des véhicules**



### 3. La procédure d'adoption/de révision des normes de sécurité

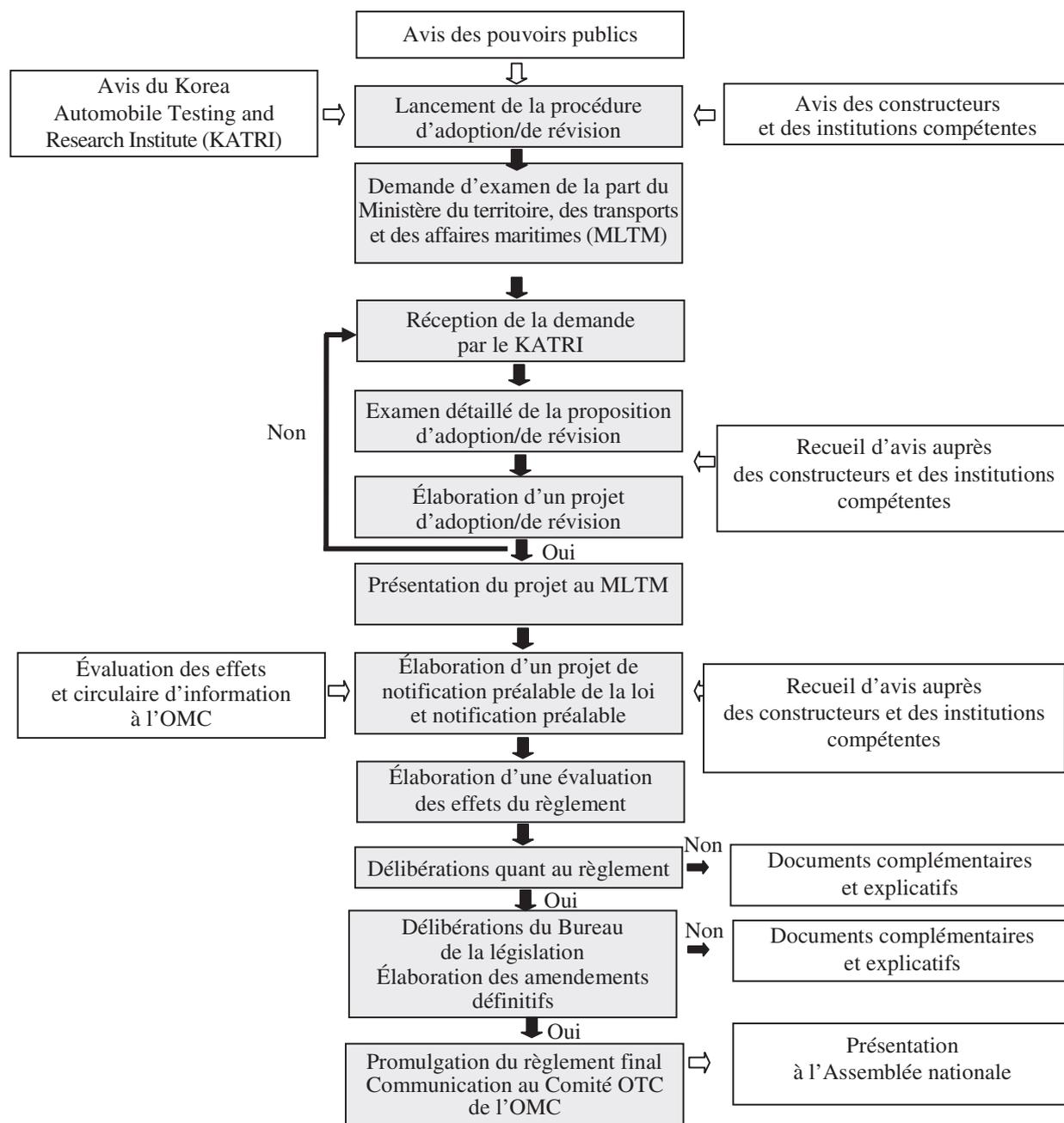
La procédure relative à l'adoption et/ou la révision des normes de sécurité des véhicules automobiles coréens (KMOVSS) est présentée sous le tableau 1 et décrite en détail sous les points 3.1 à 3.10.

#### 3.1 *Projet d'adoption et/ou de révision*

Les éléments proposés en vue de l'adoption et/ou de la révision de normes de sécurité sont envoyés au moyen de différents canaux dont les principaux sont présentés ci-dessous. En cas d'amélioration à apporter aux règlements, les propositions sont examinées et des mesures sont prises.

- Politiques gouvernementales relatives à l'amélioration du système: questions sociales, amélioration, etc.
- Avis du *Korea Automobile Testing and Research Institute* (Institut coréen d'essais et de recherche automobile, KATRI): plan d'amélioration des normes de sécurité, autres mesures complémentaires pour l'application des normes de sécurité.

**Tableau 1 – Procédure d’adoption et de révision**



- Demande d’amélioration du système de la part des constructeurs et des utilisateurs finaux: allègement des normes, application de nouvelles technologies, etc.
- Introduction de changements en fonction du contexte, notamment de l’évolution technologique.
- Demandes d’amélioration dans le cadre d’accords internationaux ou de négociations commerciales.
- Autre amélioration nécessaire s’agissant de l’application de la réglementation.

### **3.2 Proposition de la part des pouvoirs publics**

En cas de projet d'adoption et/ou de révision de normes de sécurité automobile, y compris en ce qui concerne la loi sur le suivi des véhicules automobiles, le MLTM soumet une proposition au KATRI.

Le MLTM traite en interne des questions politiques liées au projet et d'autres points ne nécessitant pas un examen technique.

### **3.3 Réception et traitement de la demande**

Le KATRI reçoit et traite le mandat de travail que lui a transmis le MLTM; l'Institut réalise une évaluation concernant la date limite de notification et la stratégie suite à des discussions en amont avec le MLTM quant au contexte et à l'importance du projet.

Une stratégie est ensuite définie en réunion de comité si le projet est crucial ou si un examen global de la part du KATRI est nécessaire.

### **3.4 Examen détaillé (enquête/recherche)**

Après désignation du département en charge de l'exécution du mandat et de la personne-ressource, une évaluation technique est menée qui doit comprendre au moins l'ensemble des éléments ci-après. Il convient également de recueillir et de prendre en considération les avis des constructeurs et des institutions compétentes.

- État actuel du système et modalités d'application du projet.
- Problèmes.
- Exemples en provenance d'autres pays.
- Présentation d'un plan d'amélioration.
- Références.

### **3.5 Élaboration et examen du projet d'adoption/de révision**

Un projet d'adoption/de révision est élaboré en tenant dûment compte de la position des pouvoirs publics, des utilisateurs finaux et des constructeurs. Lors de la présentation du projet au MLTM, il convient de l'accompagner de suffisamment de références et d'explications ainsi que d'un tableau comparatif des anciens et des nouveaux articles.

### **3.6 Élaboration d'un projet de notification préalable de la loi suivie d'une notification préalable**

Dès que les détails du projet final de notification préalable de la loi ont été établis en concertation avec le MLTM, il convient de recueillir des avis sur ce projet, de présenter les résultats de l'évaluation et d'établir des documents explicatifs sur ces avis, suite à quoi une décision est prise sur la question de savoir s'il convient ou non de rendre compte dans le projet de notification préalable de la loi des discussions avec le MLTM; les documents doivent être établis dans le respect des modalités relatives aux notifications préalables et soumis au MLTM.

### **3.7 Établissement des documents relatifs à l'évaluation des effets du projet**

Il convient de réaliser une évaluation des effets des éléments du projet d'adoption et/ou de révision de normes de sécurité renforcées, et ce dans le respect des modalités relatives à la présentation des résultats d'évaluation. Cette évaluation doit être réalisée pratiquement au même moment que la notification préalable de la loi et doit être soumise au MLTM.

Dès réception de la demande de participation à une réunion ou de données supplémentaires en provenance du MLTM, il convient d'agir et de soumettre les documents requis dans les meilleurs délais.

### **3.8 Établissement du projet à l'intention du Bureau de la législation et délibération**

Une fois l'évaluation des effets du projet achevée, le MLTM soumet le projet pour délibération aux agents du Bureau de la législation en vue d'une étude et d'une interprétation détaillées du libellé des normes de sécurité qui apparaîtra dans le projet final d'adoption/de révision.

Les délibérations du Bureau de la législation exigent une description extrêmement claire et précise car il s'agit du texte qui, en dernier ressort, figurera dans la législation.

### **3.9 Proclamation de l'adoption/de la révision des normes de sécurité**

Une fois le projet final établi suite aux délibérations du Bureau de la législation, il convient de le promulguer dans les quelques jours suivants. Le KATRI transmet directement l'information aux personnes-ressource compétentes en interne, la diffuse auprès de l'ensemble du personnel et établit un plan pour les futures activités.

### **3.10 Transmission de la notification au Comité des OTC**

Sachant que les normes de sécurité adoptées/révisées feront partie des obstacles non tarifaires, il importe d'établir une notification à l'intention du Comité des OTC et de l'envoyer conformément à l'accord conclu avec les pays membres de l'OMC.

## **4. Test de conformité lié au système d'autocertification**

### **4.1 Définition**

Le Gouvernement coréen a adopté un système d'autocertification visant à garantir la sûreté des véhicules. Au titre de ce système, les pouvoirs publics établissent des normes de sécurité pour véhicules neufs en vue de garantir leur sûreté et les constructeurs procèdent eux-mêmes, en interne, à la certification des véhicules répondant aux normes de sécurité avant de les mettre en vente. Les pouvoirs publics réalisent ultérieurement un test de conformité et ordonnent un rappel en cas d'élément non conforme aux normes de sécurité.

### **4.2 Procédure d'exécution**

La procédure d'autocertification par les constructeurs est décrite à la figure 4.

#### **4.2.1 Enregistrement des constructeurs**

Les coordonnées personnelles du président du constructeur automobile ainsi que celles des installations d'essais de sécurité sont enregistrées auprès du MLTM afin que les responsabilités soient assumées en matière de suivi, notamment en termes de rappel lié à des sociétés pratiquant l'autocertification; la décision d'octroi de l'autocertification est prise en fonction du contenu des informations transmises pour enregistrement.

S'agissant des véhicules importés, si le représentant en Corée du constructeur étranger est désigné, le constructeur correspondant est réputé jouir de la capacité d'autocertification.

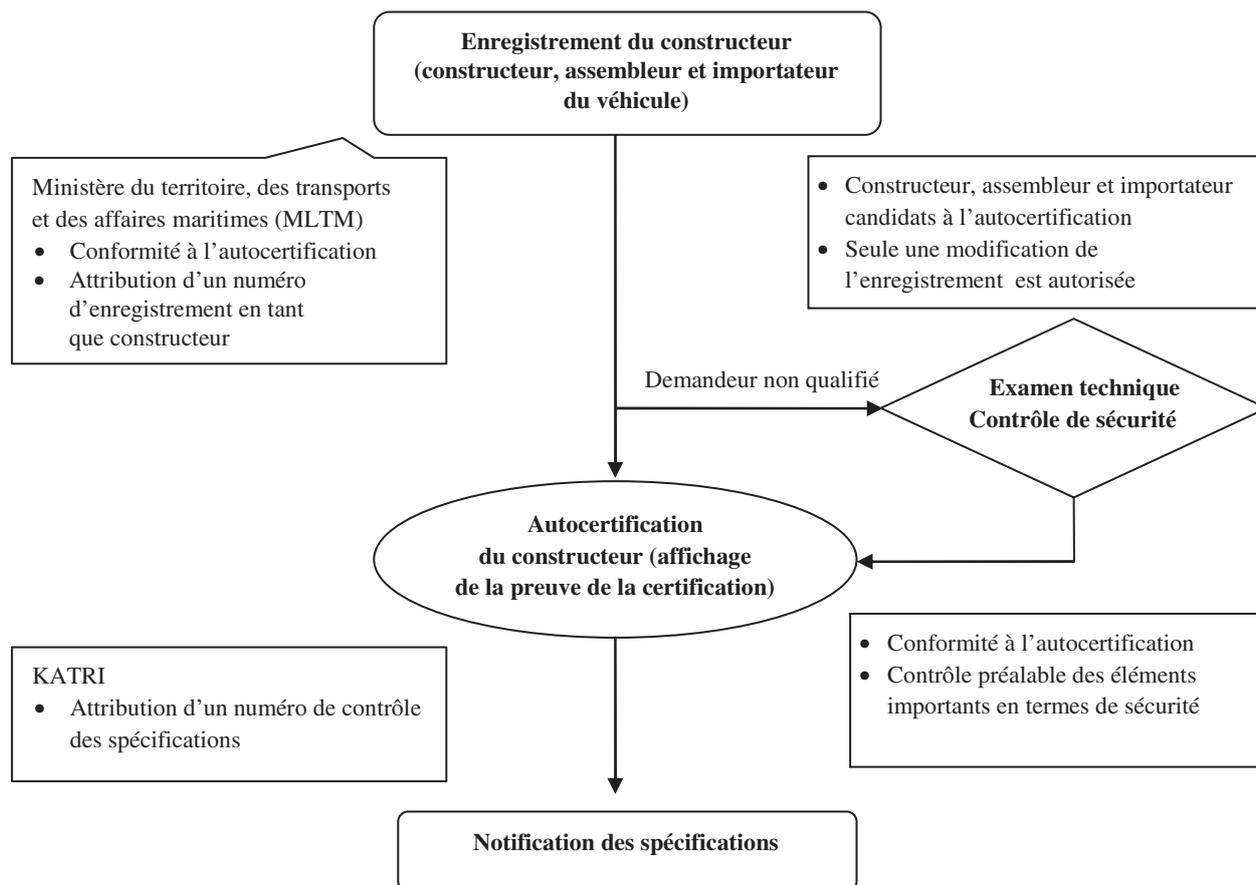
#### **4.2.2 Indication de l'autocertification**

En cas d'autocertification réalisée par le constructeur, la preuve de la certification devra être affichée sur le véhicule.

#### **4.2.3 Notification des spécifications du véhicule**

Une fois l'autocertification réalisée par le constructeur, les spécifications du véhicule mis sur le marché doivent être gérées au moyen du système de gestion informatique de façon à ce que le véhicule en question puisse être identifié par le KATRI. L'immatriculation d'origine du véhicule sera utilisée à l'intérieur de ce système informatique pour indiquer l'identité du propriétaire, ses dates de vérification, les modifications apportées en termes d'équipements de structure et la puissance fiscale du véhicule, et afin de contrôler les infractions.

**Figure 4 – Procédure d'autocertification par les constructeurs**



## 5. Rappel des véhicules en cas de défaut de fabrication

Ce système vise à rectifier gratuitement tout défaut sur un véhicule vendu par un constructeur et dont il serait responsable lorsque le véhicule ne répond pas aux normes de sécurité ou lorsque le défaut constaté compromet la sûreté du véhicule. Les pouvoirs publics réalisent des essais pour établir si le véhicule répond aux normes de sécurité automobile et si le défaut compromet ou non l'utilisation du véhicule en toute sécurité.

Le KATRI procède à une batterie de tests conformément à la procédure décrite à la figure 5.

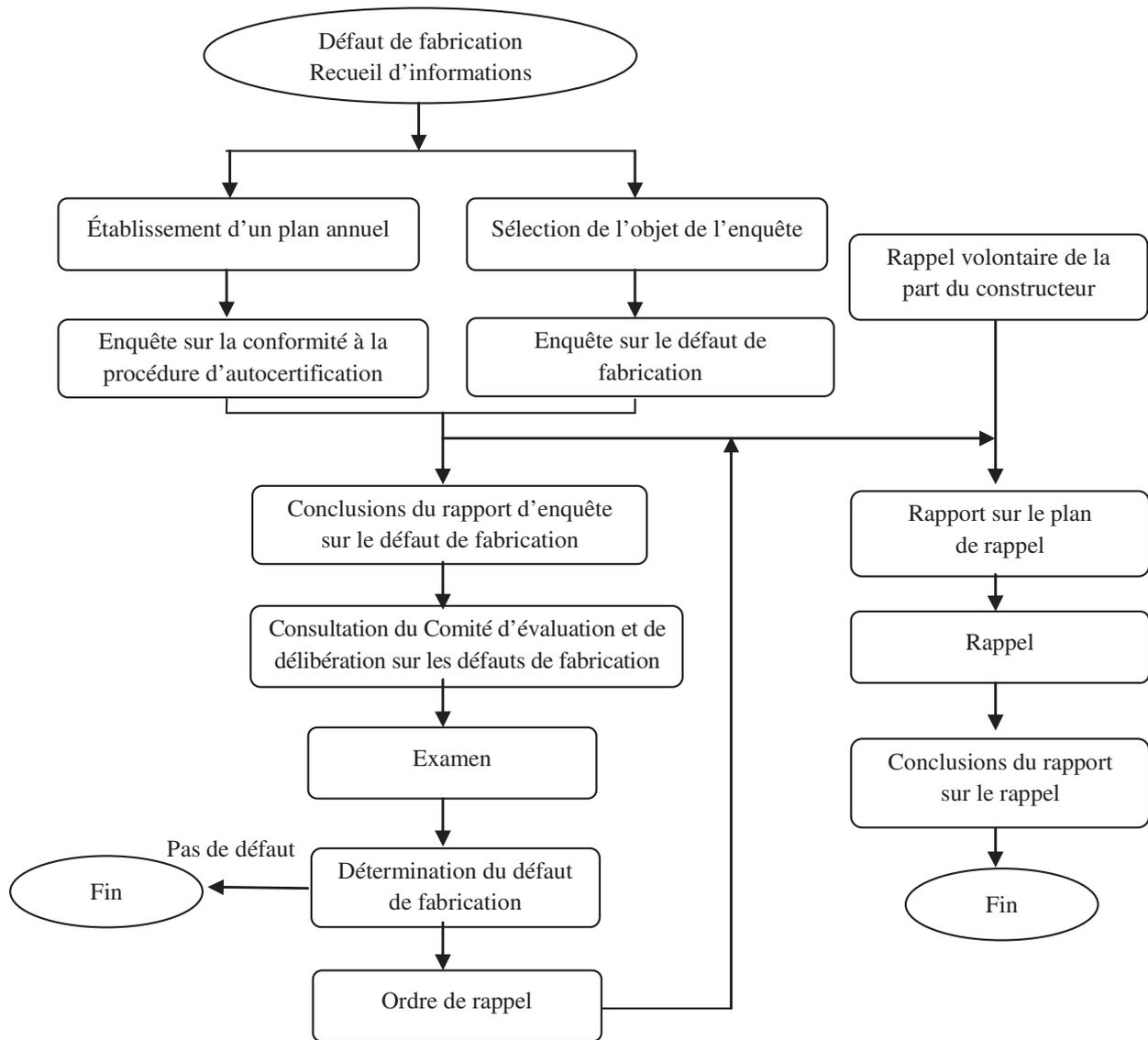
### 5.1 Résumé de la procédure d'enquête

#### 5.1.1 Institut en charge de l'enquête

L'agent en charge des tests de performance (le KATRI ou l'autorité coréenne en charge de la sécurité des transports) établit:

- Si des méthodes fausses ou illégales ont été employées en matière d'autocertification;
- S'il y a eu infraction à la procédure d'autocertification, par exemple une violation des normes de sécurité automobile;
- S'il y a eu violation de la procédure d'exécution de l'ordre de rappel;
- Si le véhicule vendu n'a pas été fabriqué conformément aux critères établis en matière d'autocertification.

**Figure 5 – La procédure de rappel**



### 5.1.2 Méthode d'enquête

Le MLTM établit un plan annuel indiquant les types de véhicules visés et les éléments à soumettre à des essais puis ordonne une enquête à l'agent en charge des essais de performance.

L'agent en charge des essais de performance (le KATRI) établit un plan d'enquête, le transmet au MLTM, mène l'enquête et communique ses conclusions au MLTM.

Si le constructeur reconnaît de son propre chef un défaut de fabrication pendant les tests de conformité à la procédure d'autocertification et annonce un plan de rappel, le MLTM évalue le degré de conformité et achève l'enquête.

Si les conclusions de l'enquête font apparaître un non-respect des normes de sécurité, une sanction est infligée et un rappel ordonné.







---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك.

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à: Nations Unies, section des ventes, New York.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк.

#### CÓMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, sección de Ventas, Nueva York.

---

