



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

177^e session

Genève, 12-15 mars 2019

Point 8.3 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses :

Documents destinés à la publication

**Plan par étapes en vue de l'adhésion à l'Accord de 1998
de l'Organisation des Nations Unies et de la mise
en œuvre de cet instrument***

Note du secrétariat

Le texte reproduit ci-après a été établi par le secrétariat sur la base du document WP.29-176-08. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pour examen à sa session de mars 2019.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123 et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.11), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Plan par étapes en vue de l'adhésion à l'Accord de 1998 de l'Organisation des Nations Unies et de la mise en œuvre de cet instrument

I. Objet, portée et objectifs du plan par étapes

1. Le document ci-après est soumis par le secrétariat de la CEE au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (Forum mondial) pour examen. On y trouvera un plan par étapes en vue de l'adhésion à l'Accord de 1998 de l'ONU et de la mise en œuvre de cet instrument. Ce plan est destiné à aider les pays dans le monde qui ne sont pas encore Parties contractantes à cet Accord à envisager d'y adhérer et de le mettre en œuvre.

2. Avec plus de 1,3 million de morts et jusqu'à 50 millions de blessés par an, les accidents de la route sont l'une des principales causes de décès et de blessures dans le monde. Quatre-vingt-dix pour cent de ces victimes se trouvent dans les pays en développement. Tous les pays et toutes les régions du monde mettent en œuvre des mesures pour remédier à ce problème. Il convient de mentionner à ce propos que le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 repose sur cinq piliers, dont le troisième vise à rendre les véhicules plus sûrs et à inviter les États Membres de l'ONU à appliquer les Règlements concernant les véhicules élaborés par le Forum mondial.

3. La mise en œuvre d'activités liées aux Règlements concernant les véhicules a démontré que l'adhésion à l'Accord de 1998 et sa mise en œuvre permettaient d'améliorer considérablement la sûreté des véhicules. Toutefois, la principale difficulté pour nombre de pays reste de se préparer à adhérer à cet Accord et à le mettre en œuvre afin de pouvoir bénéficier de ses dispositions et faire en sorte que des véhicules plus sûrs et moins polluants soient utilisés sur leur territoire.

4. On trouvera détaillées dans le présent document, établi par le secrétariat de la CEE, les principales étapes et plusieurs sous-étapes (le plan par étapes) que sont invités à suivre les pays du monde entier souhaitant adhérer à l'Accord de 1998 et l'appliquer pleinement.

5. Les deux premières étapes portent sur les travaux préparatoires à l'adhésion, y compris la coordination et les responsabilités, et mettent en évidence les questions stratégiques qui doivent être examinées avant l'adhésion. La troisième étape concerne exclusivement l'adhésion à l'accord, les conditions à remplir et les procédures connexes. La quatrième étape décrit le processus d'élaboration et d'établissement des Règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU.

6. Tous les documents officiels et explicatifs pertinents sont joints en annexe. Toutefois, en raison de leur volume, la plupart d'entre eux ne sont disponibles que sous forme électronique.

Partie I

L'Accord de 1998 sur les Règlements techniques mondiaux de l'ONU

II. Construire des véhicules plus sûrs et plus respectueux de l'environnement

7. Le transport routier joue un rôle essentiel dans l'économie et, conjointement avec l'industrie automobile, contribue considérablement au produit intérieur brut. Cependant, le trafic routier présente deux aspects négatifs principaux : les accidents de la route et les émissions sonores et polluantes.

8. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, également dénommé WP.29, a été créé en 1952 par le Comité des transports intérieurs de la CEE pour traiter ces deux aspects négatifs et faciliter le commerce international en

éliminant les obstacles techniques au commerce des véhicules. Depuis la fin du siècle dernier, il est ouvert aux pays ou régions du système des Nations Unies désireux de participer à l'amélioration de la sûreté et de la performance environnementale des véhicules.

9. Le Forum mondial administre trois accords des Nations Unies, à savoir l'Accord de 1958 sur l'homologation/la certification des véhicules, l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique et l'Accord de 1998 sur les Règlements techniques mondiaux, ainsi que les Règlements ONU, Règles ONU et RTM ONU qui y sont joints.

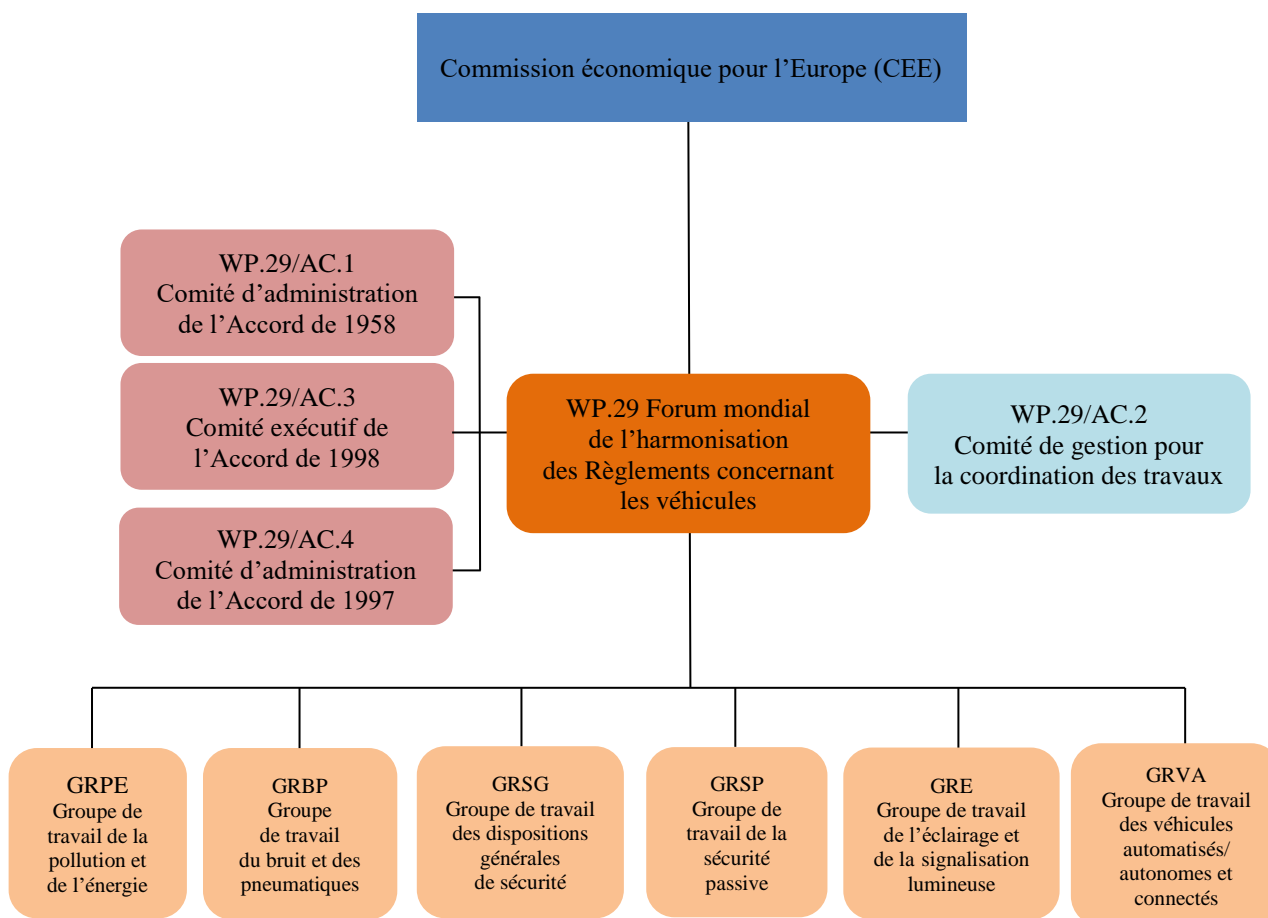
10. Outre les gouvernements des Parties contractantes aux trois accords, les organisations gouvernementales et les organisations non gouvernementales peuvent participer aux travaux du Forum mondial, mais à titre consultatif uniquement.

11. Les travaux du Forum mondial sont transparents : les ordres du jour, les documents de travail, les rapports, les documents informels ainsi que les Accords et les Règlements ONU, Règlements techniques mondiaux ONU et Règles ONU, de même que l'ensemble des documents des groupes de travail informels sont librement accessibles sur le site Web du WP.29 (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>).

12. La gestion quotidienne des activités du Forum mondial est assurée par le secrétariat de la Division des transports durables de la CEE.

13. Les sessions du Forum mondial se tiennent trois fois par an. Celles de ses groupes de travail subsidiaires ont lieu deux fois par an. Le Comité de gestion pour la coordination des travaux du WP.29 (AC.2) tient ses sessions avant chaque session du WP.29.

14. La structure du Forum mondial est présentée dans l'organigramme suivant.



Légende :



15. Le Forum mondial administre les trois Accords ONU ci-après :
- a) L'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Révision 3) (Accord ONU de 1958) ;
 - b) 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 (Accord ONU de 1997) ;
 - c) L'Accord de 1998 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 ONU de 1998).
16. Le Forum mondial veille à la cohérence entre les Règlements ONU, Règles ONU et RTM ONU élaborés dans le cadre juridique de ces trois accords.

III. L'Accord de 1998

17. L'intitulé officiel de l'Accord de 1998 est **l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues** – également appelé de manière informelle « Accord mondial de 1998 ».
18. L'Accord de 1998 a été négocié et conclu sous les auspices de la CEE et ouvert à la signature le 25 juin 1998. Les États-Unis d'Amérique en sont devenus le premier signataire. L'Accord est entré en vigueur le 25 août 2000 pour huit Parties contractantes et compte en 2018 38 Parties contractantes. À ce jour, 20 RTM ONU ont été établis dans le cadre de cet accord.
19. L'objectif de l'Accord de 1998 est d'améliorer la sécurité dans son ensemble, de réduire la pollution de l'environnement et la consommation d'énergie et d'améliorer la protection contre le vol des véhicules et de leurs composants et équipements, de façon continue, en élaborant des règlements techniques mondiaux uniformes. Cet objectif est atteint dans un cadre réglementaire prévisible pour l'industrie automobile mondiale, les consommateurs et leurs associations. Contrairement à l'Accord de 1958, l'Accord de 1998 ne prévoit pas la reconnaissance réciproque des homologations, ce qui permet aux pays qui ne sont pas prêts à assumer les obligations inhérentes à la reconnaissance réciproque, ou en sont incapables, de participer concrètement à l'élaboration des RTM ONU, indépendamment de la nature de leurs procédures de mise en conformité ou d'application.
20. L'Accord de 1998 établit un processus par lequel les pays de toutes les régions du monde peuvent élaborer conjointement des RTM ONU concernant la sécurité, les systèmes de protection de l'environnement, les sources d'énergie et la prévention du vol des véhicules à roues, de leurs équipements et de leurs pièces, et appliquer ces règlements conformément aux prescriptions uniformes des Règlements ONU. Les équipements et les pièces recouvrent, sans s'y limiter, la construction des véhicules, les systèmes d'échappement, les pneumatiques, les moteurs, les dispositifs d'insonorisation, les alarmes antivol, les dispositifs d'avertissement et les dispositifs de retenue pour enfants.
21. L'Accord de 1998 prend en considération les pays qui utilisent un « système d'autocertification », dans lequel les constructeurs garantissent la conformité de leurs véhicules aux normes de sécurité applicables et les gouvernements confirment la conformité des véhicules après leur mise sur le marché. Les RTM ONU établis en vertu de l'Accord de 1998 et les Règlements ONU établis en vertu de l'Accord de 1958 doivent incorporer les dispositions nouvellement établies de part et d'autre dans leurs propres dispositions. Cela permet d'harmoniser les règlements avec les pays qui utilisent le système d'autocertification. Toutefois, le système d'homologation prescrit dans les Règlements ONU n'est pas prévu dans les RTM ONU.

22. L'Accord prévoit deux approches différentes pour l'élaboration des nouveaux RTM ONU. La première consiste à harmoniser les règlements ou normes existants appliqués par les Parties contractantes, tandis que la seconde consiste à élaborer de nouveaux règlements techniques mondiaux là où il n'en existait pas auparavant.

23. L'Accord prévoit en outre que les règlements existants des Parties contractantes qui pourraient être harmonisés soient répertoriés dans un Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles afin de faciliter leur transformation en règlements mondiaux. Un règlement est ajouté au Recueil s'il reçoit au moins un tiers des suffrages exprimés par les Parties contractantes présentes, y compris ceux de l'Union européenne, du Japon et des États-Unis.

IV. Principales dispositions de l'Accord de 1998

24. Les membres de la CEE, de l'Organisation des Nations Unies et des organisations d'intégration économique régionale formées par les pays qui participent aux activités de la CEE peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord de 1998. Les institutions spécialisées et les organisations auxquelles le statut consultatif a été accordé conformément aux dispositions de l'Accord peuvent participer à ce titre aux délibérations qui les intéressent particulièrement (art. 2).

25. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) est composé de toutes les Parties contractantes à l'Accord. L'AC.3 supervise le processus de recommandation, d'élaboration et d'amendement des RTM ONU et adopte les nouveaux RTM ONU ou les nouveaux amendements une fois qu'ils ont été élaborés.

26. L'Accord reconnaît explicitement l'importance de l'amélioration constante et de la recherche continue de niveaux élevés dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, ainsi que le droit des autorités nationales et infranationales d'adopter et de mettre à jour des règlements techniques plus stricts que ceux établis au niveau mondial pour protéger la santé et l'environnement (préambule).

27. L'Accord stipule qu'il a notamment pour objet de veiller à ce que les mesures prises au titre de l'Accord 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).

28. Pour atteindre des niveaux élevés de protection de l'environnement et de sécurité des véhicules, l'Accord vise à promouvoir l'harmonisation mondiale des règlements sur les véhicules à roues et les moteurs (préambule).

29. L'Accord souligne que l'élaboration de règlements techniques mondiaux sera transparente (art. 1).

30. L'annexe A de l'Accord stipule que l'expression « procédures transparentes » inclut la possibilité 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 ; et
- Des réunions des groupes de travail du WP.29 et de l'AC.3 par l'intermédiaire de consultations préalables avec des représentants des Parties contractantes.

31. L'Accord de 1998 comprend six dispositions uniques et importantes pour l'élaboration et l'établissement de RTM ONU :

- a) Il prévoit l'examen des propositions d'élaboration de règlements présentées par les Parties contractantes à l'Accord (art. 3) ;
- b) Il exige l'établissement d'un Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles. Le Recueil se compose de règlements nationaux ou régionaux existants qui sont sélectionnés aux fins d'une harmonisation mondiale (art. 5) ;

c) Il précise les critères requis pour l'harmonisation des règlements du Recueil et des Règlements ONU existants, l'élaboration de nouveaux RTM ONU et la modification de RTM existants (art. 4) ;

d) Il exige la création d'un registre des RTM ONU (art. 6) ;

e) Il précise la procédure d'amendement des RTM ONU en vigueur (art. 6).

32. Enfin, il exige le consensus de toutes les Parties contractantes pour l'établissement ou l'amendement d'un RTM ONU (art. 6, par. 6.3).

33. L'Accord n'oblige les Parties contractantes à appliquer un régime spécifique d'évaluation de la conformité (c'est-à-dire l'homologation de type, l'autocertification, etc.), ni à s'engager à reconnaître réciproquement les véhicules, équipements ou pièces conformes à des RTM ONU adoptés par d'autres Parties contractantes, pas plus qu'il n'impose de régime d'application. L'Accord préserve les droits souverains de chaque Partie contractante de mettre en œuvre et d'appliquer le RTM ONU conformément à son propre processus réglementaire national ou régional et/ou à sa propre législation. L'annexe III fournit plus de détails sur ce point.

34. Le fait qu'un RTM ONU ait été établi n'oblige pas les Parties contractantes à lui donner force de loi dans leur législation nationale. En revanche, celles-ci doivent notifier au secrétariat de la CEE leur décision d'appliquer/transposer ou non un Règlement technique mondial et la date à partir de laquelle il entrera en vigueur. En outre, chaque Partie contractante qui vote en faveur de l'établissement d'un RTM ONU est tenue de soumettre le Règlement au processus qu'elle utilise pour donner force de loi à ce type de texte et de faire rapport annuellement sur l'état d'avancement de la transposition susmentionnée du RTM ONU dans la législation nationale.

V. Structure et contenu des RTM ONU annexés à l'Accord

35. Les RTM ONU régissent toutes les catégories de véhicules routiers, les engins mobiles non routiers, ainsi que leurs pièces et équipements. Les documents TRANS/WP.29/883 et TRANS/WP.29/883/Add.1 – « Structure des Règlements techniques mondiaux » fournissent aux groupes d'experts des lignes directrices sur les structures à utiliser pour la rédaction des RTM. Deux structures différentes sont décrites et illustrées.

36. La structure générale des RTM ONU doit comprendre les éléments suivants :

a) Exposé de la justification technique – Résumé du rapport qu'est censé établir le groupe de travail qui recommande le Règlement technique mondial (RTM ONU), y compris un récapitulatif :

1. Faisabilité technique et économique ;
2. Avantages escomptés ;
3. Rapport coût-efficacité envisageable ;

b) Texte du Règlement

1. Objet – Déclaration simple figurant au début du RTM ONU et décrivant le résultat précis en matière de sécurité ou d'environnement visé par le RTM ONU ;
2. Application/Portée – Description précise des types de véhicules à roues et/ou des équipements et/ou des pièces de véhicules à roues visés par le RTM ONU ;

c) Définitions – Explication de certains termes techniques utilisés dans le corps du Règlement ;

d) Prescriptions générales (s'il y a lieu) – Cette section devrait être courte et s'appliquer à tous les véhicules et/ou équipements visés par le Règlement (par exemple, tous les véhicules doivent être équipés de ceintures de sécurité de type 2 ou satisfaire aux normes d'émission spécifiées). Elle pourrait comprendre des prescriptions relatives à l'étiquetage ;

e) Prescriptions de performance – Cette section devrait être rédigée en des termes fondés sur des considérations d’efficacité afin de permettre une certaine souplesse dans la conception, c’est-à-dire la possibilité de recourir non pas seulement aux conceptions et aux technologies du moment, mais aussi à des conceptions futures. Elle devrait également être rédigée en termes quantifiés et objectifs pour que l’on puisse mesurer le respect des dispositions en se fondant sur des données scientifiques. En fonction du Règlement, la question des étiquettes pourrait également être abordée dans cette section ;

f) Conditions d’essai – Les conditions d’essai (température ambiante, revêtement de la piste d’essai, positionnement du siège et du mannequin, etc.) peuvent être identiques pour toutes les procédures d’essai ou spécifiques à chaque procédure. Si possible, la numérotation des paragraphes des conditions d’essai devrait suivre la numérotation des paragraphes des procédures d’essai et des prescriptions de performance ;

g) Procédures d’essai – Les procédures d’essai sont liées aux prescriptions spécifiques de performance (par exemple, heurter avec un véhicule une barrière fixe à une vitesse donnée allant jusqu’à x, ou prélever un échantillon d’émissions selon une échelle d’humidité spécifiée). Si possible, la numérotation des paragraphes des procédures d’essai devrait suivre la numérotation des paragraphes des prescriptions de performance ;

h) Annexe (applicable aux Parties contractantes à l’Accord de 1958) – 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.

37. Le modèle de structure spéciale pour les RTM ONU comportant de nombreuses prescriptions et procédures d’essai peut différer du modèle général en ce qui concerne le point suivant (c’est-à-dire que tous les autres points décrits au paragraphe 36 ci-dessus restent les mêmes, les alinéas e), f) et g) étant regroupés en un seul) :

Prescriptions de performance et conditions et procédures d’essai connexes : pour les Règlements comportant de multiples prescriptions de performance, procédures d’essai et conditions d’essai pour chaque type de véhicule, les prescriptions de performance pourraient être classées en fonction du type de véhicule ou de la famille de moteurs et regroupées avec les conditions et procédures d’essai correspondantes.

38. On trouvera d’autres orientations et exemples dans le document TRANS/WP.29/883.

VI. Avantages de l’adhésion à l’Accord de 1998

39. L’avantage de l’harmonisation internationale des règlements tient à ce qu’il n’est pas nécessaire de modifier les spécifications de conception des véhicules pour satisfaire aux réglementations nationales. Des spécifications communes pour les pièces détachées des véhicules réduisent les coûts de développement et de production, ainsi que le prix de détail des véhicules. De plus, cette harmonisation facilite l’homologation des procédures de certification, élargit le marché et offre aux consommateurs une plus grande variété de choix.

40. Amélioration de la sécurité des véhicules et de leur performance environnementale : Les RTM ONU prévoient les dispositions les plus strictes en matière de sécurité et de performance environnementale des véhicules. L’adhésion aux Accords et l’application obligatoire des RTM ONU pour l’immatriculation des véhicules se traduisent par des véhicules plus sûrs et plus « propres ».

41. Contribution à la mise en œuvre des recommandations du Plan d’action des Nations Unies pour la sécurité routière : Le Plan mondial de l’ONU pour la Décennie d’action pour la sécurité routière repose sur cinq piliers. Le troisième vise à rendre les véhicules plus sûrs et recommande l’application des RTM, Règlements et Règles ONU élaborés par le Forum mondial.

42. Facilitation de l’élaboration de règlements nationaux concernant les véhicules : L’élaboration d’un nouveau règlement concernant les véhicules est un processus complexe, long et très coûteux. En appliquant les RTM ONU, qui ont fait la preuve de leur efficacité,

les pays ont rapidement et librement accès à un ensemble de prescriptions techniques concernant les caractéristiques fonctionnelles des véhicules.

43. Développement technologique de l'industrie nationale : En appliquant les RTM ONU, l'industrie nationale peut améliorer son savoir-faire technique de manière à adapter dans la pratique le processus de fabrication des véhicules et de leurs équipements et pièces aux technologies les plus avancées. L'adaptation des réglementations nationales parallèlement aux RTM ONU peut faciliter l'intégration harmonieuse des innovations technologiques.

44. Participation au processus de prise de décisions pour l'élaboration des RTM ONU : Tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent participer. Néanmoins, seules les Parties contractantes à l'Accord peuvent voter en vue de l'établissement d'un nouveau RTM ONU ou de la modification d'un RTM ONU existant.

45. Les pays Parties contractantes à l'Accord et tenues d'appliquer un RTM ONU peuvent refuser l'immatriculation sur leur territoire de véhicules ne répondant pas aux normes.

46. Pour de nombreux pays, l'Accord de 1998 est l'approche la plus inclusive pour travailler collectivement à l'élaboration de dispositions techniques harmonisées. En particulier, en ce qui concerne les nouvelles technologies, il est probable que les nouvelles Parties contractantes et les autres parties prenantes s'engagent dans cet effort dans une plus large mesure que par le passé et qu'elles aient amplement l'occasion d'apporter des contributions importantes. En fait, il est plus facile d'harmoniser des technologies lorsqu'une norme n'est pas encore conçue pour évaluer leur fiabilité que lorsque des normes existent déjà (c'est le cas par exemple pour les chocs avant). Depuis son entrée en vigueur, l'Accord a réduit les divergences réglementaires entre les pays qui appliquent des régimes d'autocertification et ceux qui appliquent des régimes d'homologation de type, offrant ainsi des conditions de concurrence équitables aux constructeurs et facilitant le commerce des véhicules sur le marché mondial.

47. Enfin, le processus de vote prévu par l'Accord permet à n'importe quel pays d'avoir le même poids que les organisations d'intégration économique régionale en matière d'élaboration et d'établissement des RTM ONU.

VII. Principaux liens Internet d'information sur l'Accord de 1998 et ses RTM ONU

48. Texte de l'Accord de 1998 : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html>.

49. RTM ONU annexés à l'Accord de 1998 : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html.

50. Notifications relatives aux RTM ONU : <https://wiki.unece.org/display/TRAN>.

51. État de l'Accord de 1998 : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_stts.html.

52. Autorisations d'élaborer des RTM ONU : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_proposal.html.

53. Règlements admissibles : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_candidate.html.

54. Notifications relatives à l'inscription dans le Recueil des Règlements admissibles : <http://www.unece.org/trans/areas-of-work/vehicle-regulations/agreements-and-regulations/global-regulations-1998-agreement/notifications-on-listing.html>.

55. Bureau des affaires juridiques de l'ONU (New York) : https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_fr.xml.

56. Page d'accueil du Forum mondial (WP.29) : <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

57. Mandat du WP.29 : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html>.

58. Forum mondial (WP.29) – Comment il fonctionne – Comment y adhérer (troisième édition (2012); une quatrième édition est en cours d'élaboration) : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>.

VIII. Plan par étapes en vue de l'adhésion à l'Accord de 1998 et de sa mise en œuvre

59. Le plan par étapes actuel vise à donner des orientations aux pays souhaitant adhérer à l'Accord de 1998 et le mettre en œuvre.

60. Le plan par étapes propose la mise en œuvre de grandes étapes qui, si elles sont exécutées de manière appropriée et en temps voulu, doivent permettre d'appliquer pleinement le système sur le territoire des pays concernés.

Étape 1 Préparation à l'adhésion

1.1 Coordination et responsabilités au niveau national

61. L'Accord de 1998 lui-même ainsi que les RTM ONU peuvent, selon la structure gouvernementale nationale, relever de différents ministères ou administrations. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être répertoriés et leurs représentants doivent être invités à jouer un rôle actif dans le processus précédant l'adhésion.

62. Sont généralement concernés, entre autres, les ministères, administrations et organismes des transports, de l'industrie, de l'environnement, de l'intérieur, du commerce et des douanes.

63. Des représentants du secteur privé devraient être associés, si possible, au processus en tant que représentants des utilisateurs finals des RTM ONU : secteur des transports, constructeurs automobiles et leurs fournisseurs, laboratoires compétents, etc.

64. Une coordination officielle entre les participants intéressés doit être organisée dans le cadre du processus de préparation à l'adhésion.

65. Chaque pays doit étudier et définir une structure administrative en fonction de ses besoins, de ses normes culturelles, de ses règles générales de fonctionnement et de ses structures hiérarchiques, ainsi que du personnel et des compétences disponibles. Les étapes intermédiaires présentées ci-dessous ne sont que des recommandations et ne doivent pas être considérées comme obligatoires.

1.2 Coordination et supervision d'ensemble

66. Les RTM ONU annexés à l'Accord de 1998 peuvent faire intervenir différents ministères ou organismes, mais la responsabilité principale devrait être confiée à un ministère ou à un organisme gouvernemental déterminé. Étant donné que l'adhésion à l'Accord de 1998 est plus pertinente pour les pays qui considèrent que le système d'« autocertification » est le mieux adapté à leur situation nationale, une déclaration des constructeurs selon laquelle un véhicule est conforme aux dispositions des RTM ONU (autocertification) doit être acceptée par l'autorité gouvernementale comme alternative au certificat d'homologation de type des règlements des Nations Unies, suffisante pour respecter les normes minimales de sécurité et de protection de l'environnement.

67. Dans ce contexte, l'application d'un RTM ONU ne peut être effective que si un système de vérification éprouvé permet de vérifier les déclarations des fabricants par l'intermédiaire d'une agence (telle que la NHTSA aux États-Unis) effectuant des essais de contrôle et menant des campagnes de rappel des modèles non conformes, entre autres.

68. Quel que soit l'accord (1998 ou 1958) qui convient au pays, la création d'une telle agence ou d'une institution publique chargée de la surveillance du marché et de la conformité de la production est souhaitable.

Étape 2

Examen des questions stratégiques avant l'adhésion

2.1 Étude de l'Accord de 1998 et de la législation nationale s'y rapportant

69. Un coordonnateur national et une autorité compétente étudient l'Accord de 1998, les RTM ONU y annexés et la législation nationale s'y rapportant. Ils veillent également à ce que la traduction de l'Accord de 1998 (si nécessaire) soit disponible. À ce sujet, il convient de noter que l'Accord de 1998 est publié par la CEE dans ses trois langues officielles, à savoir l'anglais, le français et le russe. En outre, en conséquence de l'adhésion de l'Union européenne à l'Accord de 1998, la Commission européenne en fournit une traduction dans toutes les langues officielles de l'Union¹.

70. À la suite de l'étude de l'Accord de 1998 et de l'analyse des RTM ONU y annexés, l'autorité compétente pour les véhicules de transport routier doit être informée des avantages de l'adhésion audit Accord. Les organismes possédant des compétences techniques en la matière doivent être impliqués. Les autres administrations possédant les compétences administratives et juridiques nécessaires pour la signature d'un accord international (à savoir les affaires étrangères, l'environnement, l'industrie, etc.) doivent être consultées.

71. Une fois achevées les démarches susmentionnées, l'autorité nationale ou régionale prend la décision politique, si nécessaire, d'engager la procédure nationale ou régionale (interne) d'adhésion à l'Accord de 1998.

Étape 3

Adhésion à l'Accord de 1998

72. Les articles 2 et 9 de l'Accord de 1998 énoncent les conditions à remplir pour adhérer à l'Accord. Actuellement, peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord les États membres de la CEE et les États admis à la Commission à titre consultatif, ainsi que les États qui peuvent participer à certaines activités de la Commission économique pour l'Europe en y adhérant. Dans la pratique, cela signifie que l'Accord de 1998 est ouvert à tous les pays du monde qui sont Membres de l'ONU.

3.1 Documents d'adhésion

73. Les pays qui souhaitent adhérer à l'Accord de 1998 doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies :

- a) Une signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ;
- b) Une signature sujette à ratification, acceptation ou approbation, suivie de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation ;
- c) Une acceptation ; ou
- d) Une adhésion ;
- e) L'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion doit être déposé auprès du Secrétaire général.

¹ Dans le cadre de la décision 2000/125/CE : Décision du Conseil, du 31 janvier 2000, relative à la conclusion de l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (« accord parallèle »)
– <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32000D0125>.

3.2 Mesures à prendre après être devenu Partie contractante

74. 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) RTM ONU établi(s) conformément à l'article 6 de l'Accord il ou elle va adopter, et s'il a pris la décision d'admettre des produits conformes à l'un quelconque de ces RTM ONU, sans pour autant leur donner force de loi. Si le RTM ONU 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.

75. 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 l'Accord de 1998, y compris celui de prendre des décisions contraignantes à leur égard.

Étape 4

Processus d'élaboration et d'établissement de Règlements en vertu de l'Accord de 1998

76. L'Accord décrit deux processus pour l'établissement de RTM ONU. Le premier est l'harmonisation des règlements ou des normes existants. Le second est l'établissement de nouveaux RTM ONU s'il n'existe pas de règlements ou de normes (art. 6, par. 6.2 et 6.3) (voir graphique 4).

77. L'Accord stipule que les règlements existants des Parties contractantes qui ont besoin d'être harmonisés doivent être inscrits dans le Recueil des Règlements mondiaux admissibles afin de faciliter leur transition vers les RTM. L'inscription doit être appuyée par un vote d'un tiers des Parties contractantes présentes et votantes à l'AC.3, dont celui des États-Unis d'Amérique, du Japon ou de l'Union européenne. Le Recueil s'étoffe ou se réduit en proportion directe avec les règlements qui ont besoin d'être harmonisés (art. 5).

78. Le processus d'élaboration d'un RTM ONU harmonisé comprend un examen technique des règlements existants des Parties contractantes, des Règlements ONU et des normes internationales pertinentes (par exemple, celles de l'Organisation internationale de normalisation). Si elles sont disponibles, les évaluations comparatives de l'efficacité des Règlements ONU (également connues sous le nom d'évaluations d'équivalence fonctionnelle) sont également examinées (art. 1, par. 1.1.2 et art. 6, par. 6.2).

79. Le processus d'élaboration d'un nouveau RTM ONU comprend une évaluation de la faisabilité technique et économique et une évaluation comparative des avantages potentiels et du rapport coût-efficacité d'autres prescriptions réglementaires ainsi que de la ou des méthodes d'essai qui permettront de démontrer la conformité (art. 6, par. 6.3).

80. Le processus d'amendement de tout RTM ONU suit les mêmes procédures que celles spécifiées au paragraphe 6.3 de l'Accord de 1998 pour établir le RTM (art. 6, par. 6.4).

81. Un vote par consensus à l'AC.3 est nécessaire pour établir un nouveau RTM ONU. Ainsi, si une Partie contractante vote contre un RTM ONU recommandé, celui-ci n'est pas établi (annexe B, art. 7, par. 7.2). Les Parties contractantes peuvent s'abstenir de voter.

82. Une fois harmonisés ou élaborés, les RTM ONU sont inscrits dans un registre mondial qui sert de base des RTM ONU pouvant être adoptés par des pays du monde entier.

83. L'établissement d'un RTM ONU n'oblige pas les Parties contractantes à l'adopter dans leurs lois et règlements. Elles conservent le droit de choisir d'adopter ou non tout règlement technique établi en tant que RTM ONU en vertu de l'Accord (préambule, art. 7).

84. Conformément à la reconnaissance de ce droit, les Parties contractantes n'ont qu'une obligation limitée lorsqu'un RTM ONU est établi en vertu de l'Accord. Si une Partie contractante a voté en faveur de l'établissement d'un RTM, elle doit engager les procédures qu'elle utilise pour adopter ce RTM ONU en tant que règlement interne (art. 7). Si cela n'a pas été fait dans un délai d'un an, la Partie contractante fait rapport sur l'état d'avancement de l'incorporation du Règlement dans son droit interne. Parmi les autres obligations

découlant de l'Accord figurent la notification au secrétariat de la CEE de la décision d'adopter un RTM ONU et de la date d'entrée en vigueur de ce Règlement, la notification de la décision de ne pas adopter le Règlement, la décision d'abroger ou de modifier un RTM ONU, etc.

85. L'Accord permet aux RTM ONU de contenir un degré « mondial » de sévérité pour la plupart des Parties et d'« autres » degrés de sévérité pour les pays en développement. Ainsi, tous les pays, y compris les pays les moins avancés, peuvent participer à l'élaboration, à l'établissement et à l'adoption des RTM ONU. On s'attend à ce qu'un pays en développement souhaite commencer par adopter l'un des degrés de sévérité les plus bas et, par la suite, adopter successivement des degrés de sévérité plus élevés (art. 4).

86. Il est souhaitable d'organiser des ateliers ou des séminaires d'experts pour renforcer les connaissances spécialisées des différents acteurs concernés par l'application et l'exécution des dispositions de l'Accord de 1998 et des RTM ONU y annexés.

87. Ces ateliers ou séminaires devraient être axés sur le processus administratif propre à l'Accord de 1998 et à ses RTM ONU.

IX. Tableau synoptique des mesures prévues dans le plan par étapes concernant l'Accord de 1998

<i>Préparation à l'adhésion</i>		<i>Adhésion</i>	<i>Mise en œuvre</i>	
Étape 1	Étape 2	Étape 3	Étape 4	
<i>N° d'ordre</i>	<i>Étapes</i>	<i>Délai d'exécution</i>	<i>Responsable</i>	<i>Observations</i>
Étape 1 : Préparation à l'adhésion				
1.1	Coordination et responsabilités au niveau national	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État	
1.2	Coordination et supervision d'ensemble	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État	
Étape 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion				
2.1	Étude de l'Accord de 1998 et de la législation nationale s'y rapportant	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État/le coordonnateur national/l'autorité compétente/les experts nationaux	
Étape 3 : Adhésion à l'Accord de 1998				
3.1	Documents d'adhésion	Après la période de planification	Les plus hautes instances de l'État	
3.2	Mesures à prendre après être devenu Partie contractante	Après la période de planification	Les plus hautes instances de l'État/le coordonnateur national	
Étape 4 : Processus d'élaboration et d'établissement de Règlements en vertu de l'Accord de 1998 et établissement de rapports				
4.1	Informar la CEE de la décision d'adopter (ou de ne pas adopter, d'abroger ou de modifier) un RTM ONU et de la date d'entrée en vigueur dudit Règlement	Une fois la décision prise	Le coordonnateur national	
4.2	Rapports sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de RTM ONU au niveau national	Annuellement	Le coordonnateur national	

X. Annexes et documents de référence

88. L'ensemble des documents annexés au présent document ne seront disponibles que dans la version électronique du plan par étapes. On peut également les trouver sur le site Web de la CEE.

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

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html>.

b) Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html.

c) État de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU y annexés, et autorités et services techniques chargés de l'homologation de type : http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_stts.html.
