

**CEE-ONU**

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

**Comment il fonctionne – Comment y adhérer**

Quatrième édition



**NATIONS UNIES**

**CEE**

# **Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) Comment il fonctionne – Comment y adhérer**

Quatrième édition



**NATIONS UNIES**

## Notes

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

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

ECE/TRANS/289

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

eISBN: 978-92-1-047648-5

.....

Copyright © Nations Unies, 2019

Tous droits réservés pour tous pays

Publication des Nations Unies établie par la Commission économique pour l'Europe (CEE)

## Commission économique pour l'Europe

La Commission économique pour l'Europe (CEE) est l'une des cinq commissions régionales de l'ONU administrées par le Conseil économique et social. Créée en 1947, elle a été chargée de contribuer à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, au développement de l'économie et au renforcement des relations économiques parmi les pays européens et entre l'Europe et le reste du monde. Pendant la guerre froide, elle a constitué un cadre exceptionnel pour le dialogue et la coopération économiques entre l'Est et l'Ouest. En dépit de la complexité de cette période, des avancées majeures ont été enregistrées, ainsi qu'en témoignent les nombreux accords de normalisation et d'harmonisation sur lesquels un consensus a pu être dégagé.

Depuis la fin de la guerre froide, la CEE a vu s'accroître non seulement le nombre de ses États membres, mais aussi l'étendue de ses fonctions. Depuis le début des années 1990, l'organisation s'est attachée à aider les pays d'Europe centrale et orientale, du Caucase et d'Asie centrale dans leur processus de transition et leur intégration dans l'économie mondiale.

Aujourd'hui, la CEE soutient ses 56 États membres en Europe, en Asie centrale et en Amérique du Nord dans la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de ses objectifs de développement durable. La CEE est une instance multilatérale de dialogue politique permettant d'élaborer des normes, règles et instruments juridiques internationaux, d'échanger des bonnes pratiques et des compétences économiques et techniques, et de proposer une coopération technique aux pays en transition.

Parce qu'elles offrent des outils pratiques pour améliorer la vie quotidienne des gens dans les domaines de l'environnement, des transports, du commerce, des statistiques, de l'énergie, de la foresterie, du logement et de l'aménagement du territoire, un grand nombre des normes, règles et conventions élaborées dans le cadre de la CEE sont utilisées dans le monde entier, et plusieurs pays extérieurs à la région participent à ses travaux.

L'approche multisectorielle de la CEE aide les pays à relever de manière intégrée les défis interdépendants du développement durable en mettant l'accent sur les aspects transfrontières, ce qui permet de trouver des solutions à des problèmes communs. Grâce à son pouvoir rassembleur unique, la CEE encourage la coopération entre toutes les parties prenantes aux niveaux national et régional.

## Les transports dans la Commission économique pour l'Europe

Le Comité des transports intérieurs a été créé en 1947 pour soutenir la reconstruction des infrastructures de transport dans l'Europe de l'après-guerre. Au fil des ans, il s'est spécialisé dans la facilitation d'un développement harmonisé et durable de tous les modes de transport intérieur.

La Division des transports durables de la CEE assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social. Le Comité des transports intérieurs, les 18 groupes de travail, le Comité d'experts du Conseil économique et social et ses sous-comités sont des organes de décision intergouvernementaux qui visent à améliorer la vie quotidienne des personnes et des entreprises. Depuis 2015, la Division assure le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, M. Jean Todt et, depuis 2018, elle héberge le secrétariat du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.

Les mesures concrètes, produisant des résultats mesurables, visent à développer les infrastructures et à améliorer la sécurité de la circulation, la performance environnementale, l'efficacité énergétique, la sécurité et la compétitivité des transports en général.

Les principaux résultats obtenus jusqu'aujourd'hui sont : a) 58 conventions de l'ONU sur les transports et un nombre encore plus grand de règlements techniques régulièrement mis à jour, qui fournissent un cadre juridique international pour le développement durable des transports routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux nationaux et internationaux, et pour la construction de véhicules ; b) les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud, de chemin de fer transeuropéen et de liaisons de transport Europe-Asie, qui facilitent la coordination des programmes d'investissement dans les infrastructures de transport de plusieurs pays ; c) le système TIR mondial, qui facilite le transit douanier ; d) l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), qui peut aider les gouvernements à surveiller les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) des modes de transport intérieur, ou à élaborer des politiques d'atténuation des changements climatiques, et l'outil de modélisation des futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS), qui aide à diffuser les connaissances en matière de politiques des transports en vue d'améliorer la sécurité routière ; e) des méthodes internationales de collecte de données et des types de données pour les statistiques des transports ; et f) des études et rapports concernant l'élaboration des politiques de transport. Ainsi, le Comité des transports intérieurs accorde une attention particulière aux systèmes de transport intelligents (STI), par exemple les technologies novatrices d'automatisation des véhicules.

On trouvera exposés dans cette quatrième édition du « Livre bleu » les fondements et les méthodes de fonctionnement du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

Le Forum mondial ou WP.29 est la seule instance d'ampleur mondiale chargée d'harmoniser les règlements et règles concernant les caractéristiques fonctionnelles, les pièces et équipements et la sûreté des véhicules, la pollution de l'environnement, l'efficacité énergétique, la lutte contre le vol et la sécurité.

On trouvera dans la présente édition, dont la parution coïncide avec l'adoption du nouveau système international d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA), un exposé des caractéristiques de ce système. On y trouvera aussi exposées les dispositions existantes visant à améliorer les procédures d'homologation et les conditions de reconnaissance mutuelle.

# Table des matières

Avant-propos.....	1
Résumé .....	2
<b>Chapitre I</b> Comment adhérer au Forum mondial .....	4
A. Participer au Forum mondial.....	4
B. Comment devenir Partie contractante ? .....	5
<b>Chapitre II</b> Organisation du Forum mondial et de ses organes subsidiaires .....	7
<b>Chapitre III</b> Accords administrés par le Forum mondial .....	10
A. L'Accord de 1958 .....	10
B. L'Accord de 1998 .....	13
C. L'Accord de 1997 .....	18
<b>Chapitre IV</b> Le processus d'élaboration des règlements.....	19
<b>Chapitre V</b> Considérations et dispositions spéciales des Accords .....	21
<b>Chapitre VI</b> Règlement ONU n°0 – Système d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.....	24
<b>Chapitre VII</b> Base de données pour l'échange des documents d'homologation de type, de l'identificateur unique et du document de déclaration de conformité.....	25
 <b>ANNEXES</b>	
<b>Annexe I</b> Mandat et Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules.....	27
<b>Annexe II</b> 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, en date, à Genève, du 20 mars 1958 .....	34
<b>Annexe III</b> 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 .....	61
<b>Annexe IV</b> 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 .....	74
<b>Annexe V</b> Liste des organisations non gouvernementales qui participent régulièrement aux activités du Forum mondial .....	83

<b>Annexe VI</b>	Élaboration et mise en œuvre de la réglementation à l'échelle internationale, nationale et régionale .....	85
Section 1	<i>Le processus réglementaire au Canada .....</i>	86
Section 2	<i>L'administration de l'industrie automobile et les normes et réglementations en Chine .....</i>	89
Section 3	<i>Le secteur automobile et le régime réglementaire en Inde.....</i>	93
Section 4	<i>Processus d'élaboration et d'application de la réglementation au Japon.....</i>	97
Section 5	<i>Procédure d'adoption et de révision de normes de sécurité des véhicules automobiles selon la loi sur le suivi des véhicules automobiles et système d'autocertification en République de Corée.....</i>	105
Section 6	<i>Élaboration et application de la réglementation relative à la sécurité générale des véhicules automobiles en Fédération de Russie.....</i>	113
Section 7	<i>L'élaboration des règles aux États-Unis d'Amérique.....</i>	118
Section 8	<i>L'Union européenne .....</i>	131
<b>Annexe VII</b>	Les résolutions du Forum mondial .....	134

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1</b>	<i>Organisation du Forum mondial .....</i>	9
<b>Figure 2</b>	<i>Parties contractantes à l'Accord de 1958.....</i>	12
<b>Figure 3</b>	<i>Parties contractantes à l'Accord de 1998.....</i>	15
<b>Figure 4</b>	<i>Parties contractantes à l'Accord de 1997.....</i>	17
<b>Figure 5</b>	<i>Examen et établissement des Règlements, RTM et Règles ONU.....</i>	22

## Avant-propos

Des systèmes de transports intérieurs développés, efficaces, propres, sûrs et sécurisés sont un moyen important d'accéder aux marchés, à l'emploi, à l'éducation et aux services de base qui sont essentiels pour réduire la pauvreté. Les transports, et en particulier les transports routiers, sont un moteur important de la croissance de la demande mondiale d'énergie, mais leur empreinte écologique est importante et leurs incidences sur la santé publique sont très préoccupantes en raison des taux de mortalité, de blessure et de maladie découlant des accidents de la route et de la pollution atmosphérique à l'échelle mondiale.

La croissance de la demande mondiale de transport de marchandises et de mobilité individuelle entraîne une augmentation sans précédent des taux de motorisation routière et des volumes de circulation dans le monde entier, en milieu urbain comme non urbain. Le nombre de motocyclettes, de voitures et de camions circulant dans les rues et sur les routes devrait augmenter au cours des prochaines décennies, surtout dans les pays en développement où le taux de croissance démographique est élevé, en particulier en Afrique et en Asie du Sud-Est.

Chaque année, la circulation routière est responsable de la perte de 1,35 million de vies. Les combustibles fossiles représentent 96 % de la consommation d'énergie du transport routier et le secteur compte pour 18 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Le maintien du statu quo ne permettra pas d'atténuer ces externalités négatives des véhicules routiers et aura une incidence encore plus importante à l'avenir en raison de la croissance prévue de la demande de transport routier dans le monde. Pour que puissent être atteints un grand nombre des 17 objectifs de développement durable du Programme 2030 et leurs cibles, il sera essentiel de veiller à ce que les véhicules déployés sur les routes soient sûrs, efficaces sur le plan énergétique et respectueux de l'environnement. Parmi les points du Programme directement concernés, on peut citer les cibles 3.6 sur la réduction des taux de mortalité routière et 3.9 sur la réduction des décès liés à la pollution atmosphérique, 7.2 et 7.3 sur l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique mondial et l'amélioration de l'efficacité énergétique, les cibles de l'ODD 9 sur les infrastructures, l'industrialisation et l'innovation, la cible 11.2 sur la mise en place de systèmes de transport urbain sûrs, respectueux de l'environnement et durables pour tous, et les mesures de l'ODD 13 visant à lutter contre les changements climatiques et leurs effets.

Les activités de recherche, de développement et d'innovation entraînent en permanence la commercialisation de nouvelles technologies qui améliorent progressivement les performances en matière de sécurité et réduisent la consommation d'énergie et l'impact environnemental des véhicules routiers. L'amélioration de l'efficacité des moteurs plus efficaces, les technologies concernant les carburants de substitution, les systèmes de sécurité active et passive et l'automatisation des véhicules sont des pistes prometteuses pour améliorer la durabilité du transport routier et des véhicules routiers. Cependant, la technologie ne représente qu'une partie de la solution et doit être généralisée pour avoir une incidence à long terme. La participation de toutes les parties prenantes – gouvernements, industriels et représentants des consommateurs – à une instance réglementaire mondiale concernant les véhicules routiers est un moyen essentiel pour assurer la durabilité du secteur à l'avenir.

Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE (WP.29) est cette instance réglementaire mondiale à laquelle participent des parties prenantes du monde entier. Trois accords conclus sous les auspices de l'ONU, respectivement adoptés en 1958, 1997 et 1998, fournissent un cadre juridique permettant aux Parties contractantes d'établir des instruments réglementaires harmonisés au niveau international concernant la certification des véhicules à moteur, de leurs équipements et pièces, et des règles pour le contrôle technique des véhicules en circulation. Le cadre réglementaire élaboré par le Forum mondial permet d'introduire sur le marché de masse des technologies automobiles novatrices tout en améliorant continuellement la sécurité, l'efficacité énergétique et les performances environnementales des véhicules à l'échelle mondiale.

Les pays qui adhèrent au Forum mondial bénéficient d'une instance mondiale où sont examinés et adoptés des règlements techniques à la pointe du progrès, ce qui réduit la charge administrative pour les Parties contractantes et offre des spécifications techniques harmonisées permettant d'accélérer le déploiement des technologies automobiles visant à réaliser une mobilité durable.

On trouvera exposés dans la présente publication les travaux du Forum mondial, les accords conclus sous les auspices de l'ONU qui relèvent de sa compétence et les processus de réglementation prévus par ces accords. Je recommande cette publication aux parties prenantes représentant des gouvernements, des entreprises, des ONG ou des universités, et j'invite les parties intéressées à participer au Forum mondial et à contribuer à l'effort mondial visant à rendre les véhicules plus sûrs et plus propres, et à faire ainsi progresser les systèmes de transport mondiaux vers la durabilité.



**Olga ALGAYEROVA**

Secrétaire générale adjointe et Secrétaire exécutive de la CEE

## Résumé

Cette quatrième édition du Livre bleu continue de fournir des informations précises, à titre de guide pour les utilisateurs, sur le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), dont les services de secrétariat sont assurés par la Division des transports durables de la CEE, son histoire, son cadre administratif et juridique, et sur les trois Accords qui relèvent de sa compétence.

Le Forum mondial est une instance de débat permanente dans le cadre du Comité des transports intérieurs. Le mandat et le règlement intérieur du WP.29 permettent une bonne gestion des trois principaux Accords internationaux conclus sous les auspices de l'ONU concernant les véhicules automobiles : les Accords de 1958 et de 1998 sur les règlements concernant l'homologation des véhicules neufs, y compris les prescriptions fonctionnelles, et l'Accord de 1997 sur les règles relatives au contrôle technique périodique des véhicules en circulation. Le WP.29 assure la cohérence entre les règlements et règles élaborés dans le cadre de ces trois Accords et les adapte également au progrès technique et au rythme actuel de l'innovation. Par exemple, en 2018, le WP.29 a renforcé ses activités concernant les véhicules automatisés/autonomes et connectés en créant un groupe de travail sur la base d'un ancien groupe de travail chargé du roulement et du freinage.

Le Forum mondial est unique au monde, car toutes les nations, tous les constructeurs automobiles et de nombreuses organisations intergouvernementales et non gouvernementales (ONG) y participent. Tout État Membre de l'ONU peut participer et adhérer à l'un quelconque des Accords relatifs aux véhicules. Les organisations régionales d'intégration économique créées par des pays, comme l'Union européenne, participent également et, sous réserve de leurs arrangements subsidiaires, peuvent devenir Parties contractantes aux Accords.

Les ONG sont les bienvenues à titre consultatif.

Les travaux du Forum mondial sont totalement transparents. Les ordres du jour, les documents de travail, les rapports et les documents informels sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

Les trois Accords administrés par le Forum mondial sont les suivants :

L'Accord de 1958 fournit le cadre juridique et administratif pour l'élaboration de règlements techniques harmonisés de l'ONU relatifs aux prescriptions uniformes d'efficacité, aux procédures d'octroi des homologations de type, à la conformité de la production, à l'évaluation des services techniques ainsi que leur désignation et leur notification, à la diffusion des documents d'homologation de type de l'ONU, à la résolution des problèmes d'interprétation, aux conditions générales applicables aux méthodes d'essai virtuelles, aux homologations par dérogation dans le domaine des nouvelles technologies et à la reconnaissance mutuelle des homologations de type accordées par les Parties contractantes. Lorsqu'elle adhère à l'Accord, une Partie contractante peut choisir lequel des Règlements ONU y annexés elle souhaite appliquer, le cas échéant. Au moment de la publication du présent document, l'Accord de 1958 comptait 56 Parties contractantes et 149 Règlements ONU y étaient annexés. Les règlements sont continuellement adaptés, selon que de besoin, pour tenir compte des orientations techniques et politiques des Parties contractantes, des progrès scientifiques et des innovations techniques.

L'Accord de 1998 stipule que les Parties contractantes établissent, par un vote de consensus, des Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) dans un Registre mondial sur les prescriptions fonctionnelles et les procédures d'essai harmonisées à l'échelle mondiale. Dans chaque RTM ONU figurent des notes détaillées sur son objet et son élaboration. Y sont consignées une justification technique, les sources émanant d'organismes de recherche utilisées, les considérations de coûts et d'avantages et les références aux données consultées. Lorsqu'elles transposent les RTM ONU dans leur législation nationale, les Parties contractantes appliquent leurs procédures nationales. L'Accord de 1998 compte actuellement 38 Parties contractantes et 20 RTM ONU inscrits dans le Registre mondial.

L'Accord de 1997 permet aux Parties contractantes d'établir des Règles ONU pour le contrôle technique périodique des véhicules en circulation. Les Parties contractantes reconnaissent mutuellement les certificats internationaux de contrôle qui ont été délivrés conformément aux Règles ONU annexées à l'Accord. L'Accord de 1997 compte actuellement 15 Parties contractantes et 2 [4\*] Règles ONU y sont annexées.

\* Au moment de la rédaction de la présente publication, deux nouvelles Règles ONU sont notifiées par le Comité d'administration AC.4 au Bureau des affaires juridiques (voir les notifications C.N.575.2018.TREATIES-XI.B.31 (Règle 3) et C.N.576.2018.TREATIES-XI.B.31 (Règle 4)).

Chaque Accord prévoit des dispositions particulières pour le vote final au sein du Comité d'administration ou du Comité exécutif sur les nouveaux Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU ou les amendements à ceux déjà existants. Les Comités sont exclusivement composés de représentants gouvernementaux des Parties contractantes aux Accords. Avant de faire l'objet d'une décision, toutes les propositions soumises par les groupes de travail sont réexaminées lors des sessions du Forum mondial, auxquelles participent des représentants de tous les pays – que ceux-ci soient ou non Parties contractantes – ainsi que des experts appartenant à des organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

La longue expérience, les connaissances spécialisées et l'engagement de toutes les parties prenantes au Forum mondial ont permis de produire des Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU de grande qualité. Des Parties contractantes, par exemple l'Union européenne, ont choisi d'organiser leur propre législation en faisant directement référence aux Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958. D'autres pays, qui ne sont pas Parties contractantes, appliquent les Règlements ONU sur leur territoire à titre volontaire. Plus récemment, des Parties contractantes à l'Accord mondial de 1998, par exemple le Canada, la Chine, les États-Unis d'Amérique, l'Inde, le Japon et l'Union européenne ont établi plusieurs nouveaux RTM ONU qui sont incorporés, en parallèle, dans les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958.

# CHAPITRE I

## Comment adhérer au Forum mondial

### A. Participer au Forum mondial

Les participants aux activités du WP.29 viennent du monde entier, et cette ouverture est en outre encouragée par la coopération entre les pays et les organisations régionales d'intégration économique sur les questions techniques dont le WP.29 ou ses groupes de travail sont saisis. Le WP.29 encourage également un dialogue ouvert et transparent entre les responsables gouvernementaux, les experts techniques des véhicules et le grand public pour faire en sorte que les meilleures pratiques en matière de sécurité et d'environnement soient adoptées et que le rapport coût-efficacité soit pris en compte dans l'élaboration des règlements ONU concernant les véhicules. Les sessions du WP.29 sont publiques. Tout gouvernement ou toute autre partie intéressée peut assister et observer le déroulement des réunions.

#### 1. Participation des gouvernements

L'article 1 du mandat et du Règlement intérieur du WP.29 dispose que tout État Membre de l'ONU et toute organisation régionale d'intégration économique créée par des États Membres de l'ONU peuvent participer pleinement ou à titre consultatif aux activités du WP.29 et devenir Partie contractante aux Accords administrés par le WP.29. Pour plus de détails sur la participation au WP.29, veuillez vous référer au mandat et au Règlement intérieur figurant à l'annexe I.

La procédure officielle pour devenir participant consiste simplement à envoyer une lettre signée par le fonctionnaire autorisé d'un pays ou d'une organisation régionale d'intégration économique intéressé, notifiant au secrétariat du WP.29 le désir de ce pays ou de cette organisation régionale d'envoyer un ou plusieurs représentants aux sessions et de participer aux activités du WP.29.

#### 2. Participation des organisations non gouvernementales

L'article 1 du mandat et du Règlement intérieur dispose que les organisations non gouvernementales (ONG) peuvent participer *à titre consultatif* au WP.29. Une ONG doit d'abord être accréditée avec statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'ONU. Le statut consultatif auprès du Conseil permet aux ONG de contribuer aux programmes de travail et aux objectifs du WP.29 en faisant office d'experts techniques ou de conseillers et de consultants auprès des gouvernements et du secrétariat. Le nombre d'ONG participant à une session du WP.29 ou de ses organes subsidiaires varie généralement entre 6 et 15, selon le sujet. Un nombre plus restreint participe aux sessions des groupes de travail subsidiaires et des groupes de travail informels.

Les ONG contribuent de manière substantielle au processus d'élaboration des Règlements ONU concernant les véhicules en matière de sûreté, d'efficacité énergétique, de performance environnementale et de lutte contre le vol. Elles fournissent souvent des données et conseils techniques. Dans des cas particuliers, elles investissent des ressources dans des essais et des analyses et en mettent les résultats à la disposition des experts qui élaborent les Règlements ONU concernant les véhicules. Parfois, les ONG ont répondu aux demandes des experts techniques en fournissant des propositions pour de nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules ou des amendements à ceux déjà existants. Les ONG peuvent également défendre des positions politiques et témoigner devant les organes législatifs des gouvernements participants.

Les ONG non dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent participer à titre consultatif, sous réserve de l'approbation préalable du W.29/AC.2.

Pour demander le statut consultatif, une ONG envoie une lettre à l'adresse de l'ECOSOC ci-dessous et demande un formulaire de demande pour examen :

Section des organisations non gouvernementales

Division de l'appui au Conseil économique et social et à la coordination

Département des affaires économiques et sociales

Siège des Nations Unies

Bureau DC1 B 1480

New York, NY 10017 (États-Unis d'Amérique)

Fax : +1 (212) 963 9248

Courriel : [mdesangosection@un.org](mailto:mdesangosection@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'organisations affiliées). Le dossier de candidature accompagné d'un questionnaire et de diverses informations sera 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 du Conseil économique et social chargé des ONG, composé de 19 membres, se réunit chaque année pour examiner ces candidatures. Il recommande ensuite au Conseil, auquel la décision finale appartient, celles qui méritent d'être retenues.

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

## B. Comment devenir Partie contractante ?

Seuls un pays ou une organisation régionale d'intégration économique peuvent devenir Partie contractante. Une Partie contractante à un Accord administré par le WP.29 est liée par le consentement à cet Accord conformément aux dispositions de celui-ci. Ces dispositions comprennent la signature, la notification de ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion. Voir aux annexes II, III et IV ci-après, respectivement, l'article 6 de l'Accord de 1958, l'article 9 de l'Accord mondial de 1998 et l'article 4 de l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique.

Lorsqu'un Accord est ouvert à la signature et qu'un État ou une organisation régionale d'intégration économique expriment leur consentement à y être liés par leur signature, celle-ci doit être :

- Faite par le chef de l'État, le chef du 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 régionale d'intégration économique 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.

Si le délai de signature est échu, un État ou une organisation régionale d'intégration économique peuvent signifier leur 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]

## CHAPITRE II

### Organisation du Forum mondial et de ses organes subsidiaires

Le WP.29 est un groupe de travail qui est devenu le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules à sa 120<sup>e</sup> session (tenue du 7 au 11 mars 2000) – voir l'organigramme ci-dessous. Son rôle et celui de ses groupes de travail subsidiaires est d'élaborer de nouveaux Règlements ONU, de nouveaux RTM ONU et de nouvelles Règles ONU, d'harmoniser, modifier et mettre à jour ceux déjà existants, dans les domaines visés par les trois 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 ordres du jour et 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 de chacun des Comités exécutifs des trois Accords, des représentants des États-Unis d'Amérique, du Japon et de l'Union européenne, ainsi que du Président et du Vice-Président de chaque groupe de travail subsidiaire du WP.29. Le WP.29/AC.2 a pour tâche d'élaborer un programme de travail et de le recommander au WP.29, d'examiner les rapports et les recommandations des groupes de travail subsidiaires et de déterminer les points sur lesquels le WP.29 doit se prononcer ainsi que le calendrier de leur examen, et de formuler des recommandations à l'intention du WP.29. On trouvera à l'annexe I des renseignements complémentaires sur le mandat et le Règlement intérieur du WP.29.

Le Forum mondial traite des priorités des Parties contractantes, par exemple des dispositions relatives à l'homologation de type des véhicules hybrides, des véhicules électriques et des véhicules à hydrogène à pile à combustible, ainsi que de l'automatisation des véhicules et de la cybersécurité des véhicules automatisés.

Les sessions ordinaires du WP.29 se tiennent trois fois par an. Les groupes de travail subsidiaires d'experts se réunissent deux fois par an. Le WP.29/AC.2 se réunit avant chaque session du WP.29<sup>1</sup>.

Les principaux domaines de préoccupation des groupes de travail subsidiaires sont les suivants :

#### A. Sécurité active des véhicules et leurs pièces (prévention des accidents)

Les Règlements ONU et les RTM ONU visent à améliorer le comportement, la conduite et l'équipement des véhicules afin de réduire les risques d'accident. Certains règlements visent à accroître la capacité du conducteur à détecter et éviter les dangers. D'autres cherchent à augmenter la capacité du conducteur à garder le contrôle du véhicule. Parmi les exemples de Règlements ONU actuels, on peut citer les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, le freinage et le train de roulement, y compris la direction, les pneumatiques et la stabilité au retournement, domaines dans lesquels la technologie évolue rapidement.

#### B. Sécurité passive des véhicules et leurs pièces (résistance aux chocs)

Les Règlements ONU et les RTM ONU visent à réduire au minimum le risque de blessure des occupants d'un véhicule et des autres usagers de la route en cas d'accident ainsi que la gravité des blessures. Des analyses approfondies de statistiques sur les accidents peuvent permettre de déterminer des problèmes de sécurité susceptibles de donner lieu à un Règlement ONU, à un RTM ONU ou à une modification de ceux déjà existants. Les statistiques peuvent également contribuer à structurer une stratégie rentable pour améliorer les prescriptions fonctionnelles. Cela est important pour l'incidence globale des nouvelles prescriptions sur la construction, la conception et le coût des véhicules. Des exemples concrets de Règlements ONU actuels concernant les véhicules portent sur la structure des véhicules dans l'objectif de gérer l'énergie des chocs et de résister aux pénétrations dans l'habitacle, les systèmes de retenue et de protection pour enfants et pour adultes, la structure des sièges, les vitrages, les serrures et organes de fixation des portes, la protection des piétons et, pour les cyclomoteurs et motocycles, la qualité des casques de protection des motocyclistes. Ces technologies évoluent également rapidement et deviennent plus complexes, comme les dispositifs de protection actifs dont la performance s'adapte aux circonstances de chaque type d'accident. En outre, l'évolution de la population de véhicules soulève des questions de compatibilité des véhicules entre eux.

<sup>1</sup> Cela représente un nombre total de 54,5 jours de réunion par an pour les comités, le WP.29 et ses organes subsidiaires.

## C. Considérations environnementales

Certains Règlements ONU et RTM ONU ont été établis spécialement pour traiter de la performance environnementale (par exemple les émissions de polluants gazeux, de particules et de CO<sub>2</sub>, ou le niveau de bruit) des véhicules équipés de moteurs à propulsion classique, des véhicules à hydrogène et à pile à combustible, des véhicules hybrides électriques et des véhicules électriques. Ces Règlements ONU et RTM ONU ont été adaptés, et le seront chaque fois qu'il y aura lieu, pour tenir compte des nouvelles technologies de propulsion visant à ce que les véhicules soient plus propres et plus respectueux de l'environnement.

## D. Considérations générales de sécurité

Les Règlements ONU et RTM ONU dans ce domaine portent sur les caractéristiques des véhicules et des composants qui ne sont pas directement liés aux domaines susmentionnés, tels que les essuie-glaces et les lave-glaces, les commandes et les affichages, les dispositifs de vision indirecte et les vitrages. D'autres concernent la prévention du vol, les systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident ainsi que les considérations relatives aux véhicules à gaz et aux véhicules de transport public, pour établir les caractéristiques fonctionnelles desquelles des compétences spécialisées sont nécessaires.

## E. Véhicules automatisés/autonomes et connectés

Des dispositions techniques sont en cours de rédaction pour tenir compte des spécificités de la connectivité et de l'automatisation des véhicules. Ces travaux sont nécessaires pour intégrer les technologies novatrices dans le système de transport existant et s'assurer que les avantages de ces nouvelles technologies peuvent être mis à profit pour améliorer la sécurité routière, la performance environnementale des véhicules routiers, réduire les encombrements et permettre éventuellement de nouveaux types de services de mobilité.

## F. Considérations techniques particulières

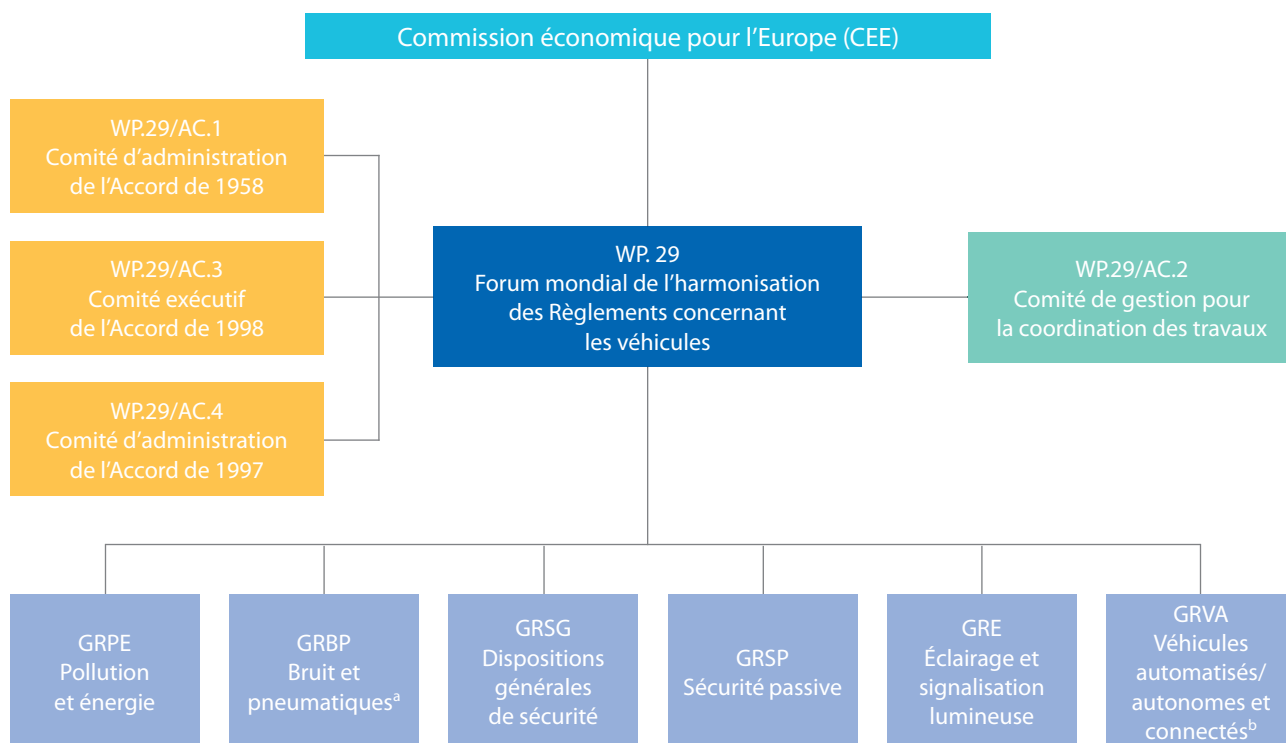
Dans certains cas, un problème particulier doit être résolu d'urgence ou doit être traité par des personnes possédant des compétences spécialisées. Dans de telles situations, un groupe de travail informel spécial peut être chargé d'analyser le problème et invité à établir une proposition de nouveau Règlement ONU, de RTM ONU ou de Règle ONU. Ces cas ont été traditionnellement réduits au minimum, mais l'évolution rapide de nouvelles technologies complexes rend cette méthode de plus en plus souvent nécessaire.

## G. Organes subsidiaires du Forum mondial

Le WP.29 renvoie les propositions de nouveaux Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU et les amendements à ceux déjà existants à ses organes subsidiaires, qui élaborent les recommandations techniques (voir la figure 5). Chaque organe subsidiaire est composé d'experts spécialisés. La répartition actuelle de la responsabilité des sujets entre les organes subsidiaires a été initialement établie dans des « groupes de rapporteurs », dont certains ont ensuite été fusionnés pour former des « réunions d'experts ». Les travaux des organes subsidiaires se sont révélés si utiles et indispensables qu'ils ont été dotés d'un statut permanent au sein de la CEE et, à leur tour, ont été rebaptisés « groupes de travail ». Voir la figure 1 pour les six groupes de travail actuels. Les titres traditionnels des organes subsidiaires utilisaient l'acronyme « GR » (groupes de rapporteurs) qui figure encore aujourd'hui dans les sigles des groupes de travail et dans les cotes de leurs documents de travail.

FIGURE 1

Organisation du Forum mondial



a Décision du WP.29 à sa session de novembre 2018.

b Ancien Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (voir ECE/TRANS/WP.29/1139, par. 15 et 33).

## CHAPITRE III

### Accords administrés par le Forum mondial

#### A. L'Accord de 1958

L'Accord de 1958 a été conclu le 20 mars 1958, est entré en vigueur le 20 juin 1959, et a été modifié le 10 novembre 1967 et révisé les 16 octobre 1995 et 17 septembre 2017. L'Accord prévoit des Règlements techniques ONU harmonisés pour l'homologation et la certification des véhicules à roues neuves, de leurs équipements et pièces, y compris des dispositions relatives à l'acceptation réciproque des homologations délivrées en vertu des Règlements ONU qui lui sont annexés. Les Règlements ONU adoptés par les Parties contractantes à l'Accord de 1958 en vertu dudit Accord régissent l'homologation des véhicules routiers, de leurs équipements et pièces en vente dans ces pays. L'Accord porte sur les prescriptions en matière de sûreté des véhicules, de performance environnementale (pollution atmosphérique et sonore), d'efficacité énergétique et de sécurité.

L'Accord de 1958 compte actuellement 56 Parties contractantes, dont 41 sont des pays européens membres de la CEE. Les autres Parties contractantes sont l'Union européenne (organisation régionale d'intégration économique) et les pays suivants : Afrique du Sud, Albanie, Arménie, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Égypte, ex-République yougoslave de Macédoine\*, Géorgie, Japon, Kazakhstan, Malaisie, Nigéria, Nouvelle-Zélande, République de Corée, République de Moldova, Saint-Marin, Thaïlande, Tunisie, Turquie et Ukraine. On trouvera énumérées dans la figure 2 les Parties contractantes actuelles à l'Accord et la date d'adhésion ou d'adhésion de chaque Partie à l'Accord.

L'Accord comporte 149 Règlements ONU qui y sont annexés. Ces Règlements ONU, qui régissent toutes les catégories de véhicules routiers et d'engins mobiles non routiers ainsi que leurs équipements et pièces, ont été respectivement adoptés par des nombres divers de Parties contractantes. La reconnaissance réciproque des homologations de type entre les Parties contractantes appliquant les Règlements ONU a facilité le commerce des véhicules à moteur et des équipements, d'abord dans toute l'Europe, et aujourd'hui dans le monde entier.

Ces dernières années, l'Union européenne a décidé de remplacer autant de directives de l'Union européenne que possible par des Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 et de faire directement référence à ces Règlements ONU dans la législation de l'Union. Le 14 septembre 2017, la Révision 3 de l'Accord de 1958 est entrée en vigueur. Le texte complet de l'Accord de 1958 révisé figure à l'annexe II.

Dans le passé, la reconnaissance réciproque prévue par l'Accord s'appliquait aux systèmes, pièces et équipements des véhicules, mais pas à l'ensemble du véhicule. En juillet 2018, le Règlement ONU n°0 sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) est entré en vigueur. Ce Règlement ONU permet la reconnaissance réciproque de l'homologation de l'ensemble du véhicule.

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

- Les États membres de la CEE, les autres États Membres de l'Organisation des Nations Unies et les 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 a pour objectif l'établissement de Règlements ONU concernant les véhicules à roues, les équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues, ainsi que les conditions d'octroi des homologations de type et leur reconnaissance réciproque, aux fins d'utilisation par les Parties contractantes qui choisissent d'appliquer les Règlements ONU essentiellement au moyen de l'homologation de type.
- Le Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) est composé de toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958. L'AC.1 supervise le processus d'élaboration et de modification des Règlements ONU et adopte les Règlements ONU ou les amendements aux Règlements ONU déjà élaborés.

- L'Accord n'empêche pas les pays dont les textes réglementaires sont appliqués au moyen de l'autocertification (certification du constructeur) de devenir Parties contractantes (art. 1, par. 1), et il reconnaît l'autocertification comme procédure de substitution pour l'homologation de type (art. 2).
- En vertu de l'Accord, les nouveaux Règlements ONU et les amendements aux Règlements ONU existants sont établis par un vote à la majorité des quatre cinquièmes des Parties contractantes présentes et votantes. Le Règlement ONU ainsi établi est notifié à chaque Partie contractante et transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'Accord.
- Le nouveau Règlement ONU ou l'amendement à un Règlement ONU existant entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié d'objection au Secrétaire général dans les six mois suivant la notification, à moins que plus d'un cinquième des Parties contractantes ne notifient une objection. Si plus d'un cinquième des Parties contractantes notifient une objection, le Règlement ONU ou l'amendement à un Règlement ONU existant n'entre en vigueur pour aucune Partie contractante.
- Les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 doivent comprendre : des prescriptions techniques et des variantes, selon le cas ; des méthodes d'essai prévues pour démontrer que les performances satisfont aux prescriptions ; les conditions régissant l'octroi de l'homologation de type et la reconnaissance réciproque, y compris les dispositions administratives et les éventuelles marques d'homologation, et les conditions visant à assurer la conformité de la production ; ainsi que la date d'entrée en vigueur du Règlement ONU (art. 1, par. 2).
- La Révision 3 de l'Accord comprend également des listes de dispositions administratives et de procédures (annexes 1 à 8) applicables à tous les Règlements ONU qui y sont annexés et à toutes les Parties contractantes appliquant un ou plusieurs Règlements ONU.
- Une Partie contractante qui a adopté un Règlement ONU annexé à l'Accord est autorisée à accorder des homologations de type pour les équipements et pièces de véhicules à moteur visés par ce Règlement ONU et est tenue d'accepter les homologations de type de toute autre Partie contractante appliquant le même Règlement ONU.
- L'Accord permet également à une Partie contractante, moyennant notification, de commencer à appliquer un Règlement ONU après qu'il a été annexé à l'Accord ou de cesser d'appliquer un Règlement ONU qu'elle appliquait antérieurement. Dans ce dernier cas, la Partie contractante est tenue de notifier sa décision au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une année à l'avance.
- Les Parties contractantes qui délivrent des homologations de type doivent avoir la compétence technique nécessaire pour délivrer les homologations et la compétence nécessaire pour assurer la conformité de la production. Chaque Partie contractante appliquant le Règlement ONU au moyen d'une homologation de type peut refuser les homologations si la condition susmentionnée n'est pas remplie.
- Une Partie contractante appliquant un Règlement ONU peut rejeter les véhicules, équipements et pièces qui ne sont pas homologués ou certifiés conformément à ce Règlement.

FIGURE 2

**Parties contractantes à l'Accord de 1958**

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 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

Date initiale d'entrée en vigueur : 20 juin 1959

Révision 1 : 10 novembre 1967 – Révision 2 : 16 octobre 1995 – Révision 3 : 14 septembre 2017

Symbole CEE	Parties contractantes	Date d'adhésion
E 1	Allemagne <sup>2</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>3</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 1993
E 9	Espagne	10 octobre 1961
E 10	Serbie <sup>4</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>5</sup>	24 mars 1998
E 25	Croatie <sup>6</sup>	8 octobre 1991
E 26	Slovénie <sup>7</sup>	25 juin 1991
E 27	Slovaquie <sup>8</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 1993
E 28	Bélarus	2 juillet 1995

2 Le 3 octobre 1990, la République démocratique allemande a adhéré à la République fédérale d'Allemagne.

3 Succession de la Tchécoslovaquie, notification dépositaire C.N.229.1993.TREATIES, en date du 14 décembre 1993.

4 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.276.2001.TREATIES-3, en date du 2 avril 2001.

5 En vertu de l'adhésion à l'Accord de l'Union européenne, le 24 mars 1998.

6 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.66.1994.TREATIES-10, en date du 31 mai 1994.

7 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.439.1992.TREATIES-53, en date du 18 mars 1993.

8 Succession de la Tchécoslovaquie, notification dépositaire C.N.184.1993.TREATIES, reçue le 20 juillet 1994.

Symbole CEE	Parties contractantes	Date d'adhésion
E 29	Estonie	1 <sup>er</sup> mai 1995
E 30	République de Moldova	20 novembre 2016
E 31	Bosnie-Herzégovine <sup>9</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>10</sup>	17 novembre 1991
E 42	Union européenne <sup>11</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>12</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>13</sup>	4 avril 2006
E 53	Thaïlande <sup>14</sup>	1 <sup>er</sup> mai 2006
E 54	Albanie	5 novembre 2011
E 55	Arménie	30 avril 2018
E 56	Monténégro <sup>15</sup>	3 juin 2006
E 57	Saint-Marin	26 janvier 2016
E 58	Tunisie	1 <sup>er</sup> janvier 2008
E 60	Géorgie	25 mai 2015
E 62	Égypte	3 février 2013
E 63	Nigéria	17 décembre 2018

## B. L'Accord de 1998

L'Accord de 1998, ci-après dénommé l'Accord mondial, a été négocié et conclu sous les auspices de la CEE et sous la direction du Japon, des États-Unis d'Amérique et de la Communauté européenne. Il a été ouvert à la signature le 25 juin 1998. Les États-Unis d'Amérique sont devenus le premier signataire. L'Accord établit un processus par lequel les pays de toutes les régions du monde peuvent élaborer conjointement des RTM ONU sur la sécurité, les systèmes de protection de l'environnement, les sources d'énergie et la prévention du vol des véhicules à roues et de leurs équipements et pièces. Les équipements et pièces concernent, sans s'y limiter, les domaines suivants : construction des véhicules, systèmes d'échappement, pneumatiques, moteurs, écrans insonorisants, alarmes antivol, dispositifs d'avertissement et dispositifs de retenue pour enfants.

9 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.35.1994.TREATIES, en date du 2 mai 1994.

10 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.142.1998.TREATIES-33, en date du 4 mai 1998.

11 Les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leur propre symbole CEE.

12 En vertu de son adhésion à l'Union européenne, le 1<sup>er</sup> mai 2004.

13 Non liée par l'article 10 de l'Accord.

14 Non liée par aucun des Règlements ONU et par l'article 10 de l'Accord.

15 Succession de la Yougoslavie, notification dépositaire C.N.1346.2006.TREATIES-3, en date du 1<sup>er</sup> mars 2007.

Les objectifs fondamentaux de l'Accord mondial de 1998 sont d'améliorer constamment la sûreté, de réduire la pollution de l'environnement et la consommation d'énergie et d'améliorer la protection contre le vol des véhicules et des composants et équipements connexes grâce à des règlements techniques uniformes à l'échelle mondiale. Ces objectifs sont atteints 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 mutuelle des homologations, ce qui permet aux pays qui ne sont pas prêts ou ne sont pas en mesure d'assumer les obligations de reconnaissance réciproque de s'engager effectivement dans l'élaboration des RTM ONU, quel que soit le type de procédures de conformité ou d'exécution de ces pays. Le texte complet de l'Accord figure à l'annexe III.

L'Accord de 1998 est entré en vigueur le 25 août 2000 pour 8 Parties contractantes et comptait 38 Parties contractantes en 2018. La figure 3 présente la liste des Parties contractantes à l'Accord ainsi que les dates d'adhésion ou d'entrée en vigueur.

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

- Les membres de la CEE, de l'ONU et des organisations régionales d'intégration économique formées par des 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).
- 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 de modification des RTM ONU, et adopte les nouveaux RTM ONU ou les nouveaux amendements une fois élaborés.
- Il est affirmé expressément dans l'Accord qu'il est important d'améliorer en permanence la sécurité et la protection de l'environnement et de chercher à atteindre des niveaux élevés dans ces domaines, et que les autorités nationales et infranationales ont le droit d'adopter et de conserver des règlements techniques qui protègent plus strictement la santé et l'environnement que ceux établis au niveau mondial (préambule).
- Il est stipulé expressément dans l'Accord que l'un de ses objectifs est de garantir que les mesures prises à son titre ne favorisent ni n'entraînent un abaissement de ces niveaux sur le territoire des Parties contractantes, y compris au niveau local (art. 1).
- Pour atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité des véhicules, l'Accord vise à promouvoir l'harmonisation mondiale des règlements concernant les véhicules à roues et les moteurs (préambule).
- Il est souligné dans l'Accord que l'élaboration des règlements techniques mondiaux est transparente (art. 1).
- Il est stipulé dans l'annexe A de l'Accord que l'expression « transparence » implique la possibilité de porter des points de vue et des arguments à l'attention :
  - Des réunions des groupes de travail par l'intermédiaire d'organisations dotées du statut consultatif, et
  - Des réunions des groupes de travail et de l'AC.3, par l'intermédiaire de consultations préalables avec des représentants des Parties contractantes.
- Dans l'Accord sont décrits deux processus permettant d'établir les RTM ONU. Le premier consiste à harmoniser des règlements ou normes existants. Le deuxième consiste à établir de nouveaux RTM ONU, dans les cas où les règlements ou normes sont inexistantes (art. 6, par. 6.2 et 6.3) (voir la figure 5).
- Il est stipulé dans l'Accord que les règlements des Parties contractantes qui nécessitent d'être harmonisés doivent être inscrits dans le Recueil des Règlements mondiaux admissibles afin de faciliter leur transformation en règlements mondiaux. L'inscription doit être appuyée par un vote d'un tiers des Parties contractantes présentes et votantes, y compris le vote du Japon, des États-Unis d'Amérique ou de l'Union européenne. Le Recueil s'élargit ou se contracte en proportion directe des règlements qui nécessitent d'être harmonisés (art. 5).
- Le processus d'élaboration d'un RTM ONU harmonisé comprend un examen technique des règlements 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 de ces Règlements ONU (également appelées évaluations de l'équivalence fonctionnelle) sont également examinées (art. 1, par. 1.1.2, et art. 6, par. 6.2).

- 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 et de la ou des méthodes d'essai permettant de démontrer la conformité (art. 6, par. 6.3).
- Le processus d'amendement de tout RTM ONU suit la même procédure que celle énoncée au paragraphe 6.3 pour l'établissement d'un RTM ONU (art. 6, par. 6.4).
- Un vote par consensus est nécessaire pour établir un nouveau RTM ONU. Ainsi, si une Partie contractante vote contre un RTM recommandé par l'ONU, celui-ci ne sera pas établi (annexe B, art. 7, par. 7.2).
- Une fois les RTM ONU harmonisés ou élaborés, ils sont établis dans un Registre mondial faisant office de dépositaire. Les RTM ONU peuvent être adoptés par des pays du monde entier.
- L'établissement d'un RTM ONU n'oblige pas les Parties contractantes à adopter ce RTM ONU dans leurs lois et règlements. Les Parties contractantes conservent le droit d'adopter ou non tout règlement technique établi en tant que RTM ONU dans le cadre de l'Accord (préambule, art. 7).
- 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 du RTM ONU, elle doit engager les procédures qu'elle utilise pour adopter ce RTM ONU en tant que réglementation nationale (art. 7). Les autres obligations découlant de l'Accord concernent la notification de la décision d'adopter un RTM ONU et de la date d'entrée en vigueur de ce RTM ONU, la notification de la décision de ne pas adopter, d'abroger ou de modifier un RTM ONU, etc.
- L'Accord permet aux RTM ONU d'énoncer un niveau de rigueur « mondial » pour la plupart des Parties et des niveaux de rigueur « de substitution » pour les pays en développement. De cette façon, tous les pays, y compris les moins avancés, peuvent participer à l'élaboration, à la mise en place et à l'adoption des RTM ONU. On s'attend qu'un pays en développement veuille commencer par adopter l'un des niveaux de rigueur les plus bas et adopter ensuite successivement des niveaux de rigueur plus élevés (art. 4).

## FIGURE 3

## Parties contractantes à l'Accord de 1998

Concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux 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 initiale d'entrée en vigueur : 25 août 2000

Partie contractante	Adhésion	Entrée en vigueur
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

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

Partie contractante	Adhésion	Entrée en vigueur
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
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
Slovénie	8 mai 2014	8 juillet 2014
Bélarus	2 janvier 2015	3 mars 2015
Saint-Marin	27 novembre 2015	26 janvier 2016
Ouzbékistan	4 mai 2018	3 juillet 2018
Nigéria	18 octobre 2018	17 décembre 2018

2 Nouvelle-Zélande : Exclusion territoriale pour Tokélaou (27 novembre 2001, notification dépositaire C.N.1497.2001.TREATIES-7, en date du 4 janvier 2002).

3 Pays-Bas : Application territoriale pour les Antilles néerlandaises (30 avril 2003, notification dépositaire C.N.343.2003.TREATIES-1, en date du 29 juin 2003).

### C. L'Accord de 1997

L'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique a été conclu à Vienne le 13 novembre 1997 lors de la Conférence régionale de la CEE sur les transports et l'environnement. Il fournit le cadre juridique et les procédures pour l'adoption de Règles ONU uniformes pour la réalisation de contrôles techniques des véhicules en circulation et pour la délivrance de certificats de contrôle internationaux. On trouvera à l'annexe IV le texte complet de l'Accord de 1997.

Les Règles ONU relatives au contrôle des véhicules qui sont annexées à l'Accord ont été élaborées grâce aux compétences techniques des participants au WP.29 et, en particulier, du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA). Initialement conçu pour les véhicules lourds, le champ d'application de ces règles a été étendu aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers. La Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6) (voir annexe VII) qui s'y rapporte fournit des lignes directrices pour les installations et équipements d'essai, la formation et la certification des inspecteurs ainsi que le contrôle de la qualité pour la supervision des centres d'essai autorisés. Ces Règles ONU et la R.E.6 peuvent être utiles aux pays qui souhaitent mettre en place ou renforcer, dans leur législation nationale, un système de contrôle périodique fondé sur le savoir-faire international.

Le CITA, avec ses membres issus de nombreux pays, a coopéré et contribué de manière régulière à l'élaboration et à la mise à jour des Règles techniques ONU annexées à l'Accord.

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

- Les États membres de la CEE, les autres États Membres de l'ONU et les 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 fournit le cadre juridique et les procédures pour l'adoption de Règles ONU uniformes concernant le contrôle technique des véhicules en circulation et la reconnaissance réciproque des certificats de contrôle.
- En vertu de l'Accord, les nouvelles Règles ONU et les amendements aux Règles existantes sont établis par un vote à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes. Une fois établie, la Règle ONU est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui la notifie à chaque Partie contractante (art. 1 et 2).
- La nouvelle Règle ONU ou la modification d'une Règle ONU existante entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié d'objection au Secrétaire général dans les six mois suivant la notification, à moins que plus d'un tiers des Parties contractantes ne notifient une objection. Si plus d'un tiers des Parties contractantes notifient une objection, la Règle ONU ou l'amendement n'entre en vigueur pour aucune Partie contractante.
- Dans les Règles ONU établies dans le cadre de l'Accord de 1997 sont définies les catégories de véhicules concernées et les intervalles correspondants entre les contrôles, les éléments à contrôler, la méthode de contrôle, les principaux motifs de rejet et la méthode d'évaluation selon trois catégories de risques. Les techniques de contrôle utilisent les matériels actuellement disponibles sans démontage ou retrait d'aucune partie du véhicule.
- Le certificat international de contrôle technique délivré par les centres de contrôle technique désignés d'une Partie contractante est mutuellement reconnu par les autres Parties contractantes qui appliquent la ou les mêmes Règles.
- Les rapports de contrôle périodique des Parties contractantes à l'Accord peuvent être utilisés comme documents de substitution. Les modèles de rapports doivent être transmis au secrétariat du WP.29 qui communique ensuite les informations aux autres Parties contractantes.
- L'Accord permet également à une Partie contractante, moyennant notification, de commencer à appliquer une Règle ONU qui a été annexée à l'Accord ou de cesser d'appliquer une Règle ONU qu'elle appliquait précédemment. Dans ce dernier cas, la Partie contractante est tenue de notifier sa décision au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies un an à l'avance.

FIGURE 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)

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

Partie contractante	Date de signature, de ratification, d'acceptation ou d'adhésion	Entrée en vigueur
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
Saint-Marin	27 novembre 2015 par adhésion	26 janvier 2016
Géorgie	6 octobre 2016 par ratification	5 décembre 2016
Nigéria	18 octobre 2018 par adhésion	17 décembre 2018

## 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
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

### Le processus d'élaboration des règlements

Le WP.29 est devenu un Forum mondial lors de l'adoption d'un processus uniforme pour l'élaboration de nouveaux Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU et pour l'harmonisation ou la modification des règlements existants qui sont conformes aux prescriptions des accords multilatéraux qu'il administre. Dans chacun des Accords sont énoncées des prescriptions particulières concernant l'adoption et la mise en œuvre, par leurs Parties contractantes, des Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU ou des amendements à ceux-ci, mais le processus d'élaboration technique qui aboutit en fin de compte à la recommandation de l'établissement d'un Règlement ONU, d'un RTM ONU ou d'une Règle ONU ou à un amendement à ceux-ci est fondamentalement le même dans tous les Accords. On trouvera décrits ci-dessous l'enchaînement, les éléments principaux et les responsabilités des divers organes subsidiaires du WP.29 dans l'élaboration et l'harmonisation de nouveaux Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU, qui s'appliquent à toutes les autres activités techniques du WP.29 (voir la figure 5). Le processus est similaire pour l'examen et l'établissement de nouveaux amendements aux Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU existants.

#### A. Propositions de travaux et de mesures réglementaires

Le lancement de toutes les activités d'élaboration des règlements dans l'un quelconque des Accords administrés par le WP.29 suit un processus commun. La première étape consiste à soumettre une proposition écrite au WP.29 pour examen. Seuls les participants tels que définis dans le mandat et le Règlement intérieur du WP.29 peuvent soumettre des propositions. La proposition est présentée pour examen au Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) et, si elle est jugée compatible avec les mandats du WP.29 en matière de sûreté, de protection de l'environnement et de lutte contre le vol, est formulée une recommandation tendant à inscrire la proposition dans le programme de travail du WP.29.

#### B. Programme de travail du Forum mondial

Les participants au Forum mondial examinent et discutent tous les travaux recommandés par le WP.29/AC.2 pour l'ordre du jour et, s'ils en conviennent, conformément au mandat et au Règlement intérieur du Forum, modifient et adoptent l'ordre du jour de celui-ci. Le WP.29 charge ensuite un groupe de travail subsidiaire (voir la section X du Règlement intérieur) de l'exécution des travaux techniques. Ces travaux doivent être conformes aux prescriptions énoncées dans le ou les Accords pertinents.

#### C. Élaboration de la réglementation technique

Un groupe de travail subsidiaire du WP.29 s'occupe de l'élaboration, de l'harmonisation ou de la modification des prescriptions techniques des Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. En général, ces travaux comprennent, sans s'y limiter, des domaines tels que les méthodes d'essai, les valeurs limites, la conception des véhicules ou des composants et/ou les normes d'efficacité, les marques d'homologation ou de certification, etc.

Les Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU élaborés dans le cadre du WP.29 sont facultatifs et n'ont aucune incidence juridique tant qu'ils n'ont pas été adoptés et transposés dans leur législation nationale par les Parties contractantes à un Accord (voir l'annexe VI pour une liste non exhaustive des systèmes nationaux et régionaux de réglementation et d'application). Les éléments d'un Règlement ONU, d'un RTM ONU ou d'une Règle ONU qui ont trait à son adoption et à sa mise en œuvre sont considérés comme relevant de la compétence politique des Parties contractantes à chaque Accord. Ces éléments, qui comprennent les méthodes d'évaluation de la conformité (homologation de type, autocertification, etc.), les procédures de certification, la reconnaissance réciproque, les dates d'entrée en vigueur et les procédures d'application, figurent dans une annexe au Règlement ONU, au RTM ONU ou à la Règle ONU recommandés pour établissement ou adoption aux termes de chaque Accord. Lorsqu'il élabore ces éléments, le groupe de travail concerné doit prendre en considération les incidences techniques de la mise en œuvre, telles qu'elles sont énoncées dans l'Accord concerné (voir les annexes II, III et IV).

Lors de l'élaboration des Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU, le groupe de travail concerné doit tenir compte :

- Des objectifs du nouveau Règlement ONU, du RTM et de la Règle ONU ou des amendements à un Règlement ONU, un RTM ou une Règle ONU existants, tels que l'amélioration de la sûreté des véhicules, la réduction de l'impact sur l'environnement, l'efficacité énergétique et la dissuasion du vol ;

- Des meilleures technologies disponibles et, le cas échéant, des améliorations progressives possibles de la technologie qui permettront de franchir des étapes importantes en vue d'atteindre les objectifs de la réglementation et de procurer des avantages pour le public ;
- Des avantages potentiels associés aux divers niveaux de technologie et aux niveaux de rigueur ou d'efficacité de la réglementation ;
- Des coûts monétaires et sociaux liés à chaque niveau de rigueur ou de performance réglementaire ;
- De la relation ou de l'interaction potentielle d'un Règlement ONU, RTM ONU ou Règle ONU avec d'autres Règlements ONU, RTM ONU et Règles ONU en vigueur ou devant être adoptés par les Parties contractantes aux accords administrés par le WP.29.

Tout au long des processus d'élaboration ou d'amendement des règlements, le groupe de travail fournit des rapports d'étape sur ses travaux au WP.29 et, à la demande de ce dernier, procède à des révisions et mène des enquêtes complémentaires pour résoudre les nouveaux problèmes liés aux tâches qui lui sont confiées. Une fois les travaux achevés, le groupe de travail présente au WP.29 une recommandation finale concernant le Règlement ONU, le RTM ONU ou la Règle ONU ou l'amendement à l'un de ceux-ci.

## D. Examens et recommandations du Forum mondial

Lorsqu'un groupe de travail présente un nouveau Règlement ONU, RTM ONU ou Règle ONU harmonisé ou modifié, tous les participants au WP.29 entament l'examen de la recommandation et en débattent. En l'absence d'objections de fond et de demandes de travaux complémentaires soumises au groupe de travail, le WP.29 soumet officiellement la recommandation au Comité d'administration ou au Comité exécutif de l'accord ou des accords concernés pour examen en vue de son établissement ou de son adoption en tant que Règlement ONU, RTM ONU ou Règle ONU, ou en tant qu'amendement à l'un de ceux qui existent déjà.

## F. Établissement ou adoption de Règlements ONU, de RTM ONU et de Règles ONU et de leurs amendements

Le Comité exécutif de chaque Accord (AC.1 pour l'Accord de 1958, AC.3 pour l'Accord mondial de 1998 et AC.4 pour l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique) examine les mesures recommandées pour s'assurer qu'elles sont conformes aux dispositions et aux prescriptions énoncées dans l'Accord correspondant. S'il y a cohérence, le ou les comités exécutifs votent, conformément aux termes de leur Accord respectif, pour établir ou adopter le Règlement ONU, le RTM ONU ou la Règle ONU ou l'amendement à l'un de ceux-ci qui a fait l'objet de la recommandation. L'absence d'établissement d'un RTM ONU au titre de l'Accord de 1998 n'empêche pas son adoption en tant que Règlement ONU au titre de l'Accord de 1958 et vice versa. S'il est établi ou adopté, le ou les comités exécutifs demandent au secrétariat de la CEE de transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le Règlement ONU, le RTM ONU ou la Règle ONU ou l'amendement à l'un de ceux-ci qui a été établi en demandant qu'il soit officiellement adopté. Le secrétariat de la CEE informe les Parties contractantes de l'établissement d'amendements à un Règlement ONU. Un nouveau Règlement ONU adopté en vertu de l'Accord de 1958 est désigné sous la cote E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.#. Un RTM ONU établi dans le Registre mondial en vertu de l'Accord mondial de 1998 est désigné sous la cote ECE/TRANS/180/Add.#. Une Règle ONU établie en vertu de l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique est désignée sous la cote ECE/RCTE/CONF/4/Add.#.

## G. Information sur les règlements

Des informations détaillées sur l'état des Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, des RTM ONU établis dans le Registre mondial de l'Accord mondial de 1998 et des Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique sont librement accessibles sur le site Web du WP.29, à l'adresse [www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

Les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 peuvent être achetés auprès de :

United Nations Publications Customer Service  
c/o National Book Network  
15200 NBN Way  
P.O. Box 190  
Blue Ridge Summit, PA 17214 – États-Unis

Téléphone gratuit : 1-888-254-4286  
Téléphone gratuit : 1-800-338-4550  
Courriel : [unpublications@nbnbooks.com](mailto:unpublications@nbnbooks.com)

## CHAPITRE V

### Considérations et dispositions spéciales des Accords

#### 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 » (*Accord de 1998*)

L'Accord de 1998 comprend six dispositions fondamentales suivantes concernant l'élaboration et la mise en place des RTM ONU :

- Il prévoit l'examen de propositions d'élaboration de règlements soumis par les Parties contractantes à l'Accord (art. 3) ;
- Il définit les critères requis pour harmoniser les règlements inscrits au Recueil et les Règlements ONU existants, élaborer de nouveaux RTM ONU et modifier ceux qui existent (art. 4) ;
- Il prévoit la création d'un Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles, constitué de règlements nationaux ou régionaux existants choisis pour être candidats à l'harmonisation mondiale (art. 5) ;
- Il prévoit la création d'un Registre des RTM ONU (art. 6) ;
- Il définit un processus d'amendement aux RTM ONU existants (art. 6) ;
- Il dispose que les RTM ONU ne peuvent être créés ou modifiés que par consensus de toutes les Parties contractantes (art. 6, par. 6.3).

L'Accord n'oblige pas les Parties contractantes à appliquer un régime particulier d'évaluation de la conformité (homologation de type, autocertification, etc.), ni à s'engager à reconnaître réciproquement les RTM ONU adoptés par d'autres Parties contractantes dans leur législation nationale ou régionale, ni à imposer un régime d'application. L'Accord préserve le droit souverain de chaque Partie contractante de mettre en œuvre et d'appliquer les RTM ONU conformément à son propre processus réglementaire national ou régional et à sa législation. On trouvera de plus amples renseignements à ce sujet dans l'annexe III.

#### B. « Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU 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 Règlements » (*Accord de 1958, révisé en 2017*)

L'Accord de 1958 a une longue histoire d'élaboration réglementaire. Il a été conçu à l'origine pour faciliter la libre circulation et la vente de véhicules à roues à travers les frontières des États dans la région européenne. Pour atteindre cet objectif, l'Accord prévoyait diverses dispositions visant à réduire le fardeau que constituaient les essais réglementaires et les certifications répétitifs pour les Parties contractantes. Les modifications ultérieures de l'Accord, telles que décrites précédemment, ont permis d'élargir son champ d'application et d'attirer la participation de pays extérieurs à la région européenne, c'est-à-dire d'autres parties du monde. La récente Révision 3 vise à favoriser une plus large participation des pays aux économies émergentes et des organisations régionales d'intégration économique aux activités du Forum mondial et à augmenter le nombre de Parties contractantes à l'Accord. Les dispositions de l'Accord de 1958 comprennent notamment les suivantes :

- Les conditions d'octroi de l'homologation après vérification de la conformité d'un véhicule, d'un équipement ou d'une pièce soumis par un fabricant aux prescriptions d'un Règlement ONU déterminé. Cette vérification aux fins de l'homologation de type peut être effectuée par une autorité compétente désignée par la Partie contractante délivrant la certification (art. 1).
- Les dispositions prescrivant la reconnaissance réciproque par les Parties contractantes des homologations délivrées par d'autres Parties contractantes (art. 1).
- Les dispositions entraînant l'adoption d'un Règlement ONU si, dans un délai de six mois à compter de sa notification aux Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, un cinquième au plus des Parties contractantes, au moment de la notification, ont informé le Secrétaire général qu'elles ne sont pas d'accord avec ledit Règlement ONU (art. 1).

- Les dispositions fixant la ou les dates d'entrée en vigueur d'un Règlement ONU pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas fait connaître leur désaccord au Secrétaire général (art. 1).
- Les dispositions prescrivant à toute Partie contractante appliquant un Règlement ONU annexé à l'Accord de détenir une homologation de type des produits concernés garantissant qu'ils sont conformes à la législation de toutes les Parties contractantes appliquant ledit Règlement ONU (art. 3).
- Les dispositions prescrivant à toute Partie contractante dont l'autorité compétente a déterminé qu'un produit n'était pas conforme au type de produit homologué de le notifier à l'autorité compétente de la Partie contractante ayant délivré une homologation de type pour ce produit. La Partie contractante émettrice de l'homologation notifie à toutes les autres Parties contractantes qui appliquent le Règlement ONU par l'intermédiaire de l'homologation de type les mesures qu'elle a prises pour mettre le produit en conformité (art. 4).
- Les conditions selon lesquelles les Parties contractantes peuvent appliquer les anciennes versions d'un Règlement ONU annexé à l'Accord de 1958. Les Parties contractantes ne sont tenues d'accepter que les homologations de type ONU accordées conformément à la version la plus récente d'un Règlement ONU.
- Les dispositions prescrivant que les autorités compétentes de chaque Partie contractante appliquant un Règlement ONU par l'intermédiaire d'une homologation de type diffusent aux autres Parties contractantes à l'Accord les documents d'homologation de type sur papier ou par courrier électronique, ou au moyen de la base de données sécurisée pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) qui est actuellement en cours d'élaboration et qui devrait être mise en place par la CEE en 2020 (art. 5 et annexe 5) (voir aussi le chapitre VII de la présente publication).
- Les conditions selon lesquelles toute Partie contractante appliquant le Règlement ONU n°0 sur le système d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) peut délivrer des homologations de type pour des véhicules complets (voir le chapitre VI de la présente publication).
- Les dispositions générales qui renforcent les dispositions relatives au fonctionnement et à la fiabilité des procédures d'homologation de type et les conditions de leur reconnaissance mutuelle (c'est-à-dire l'évaluation des services techniques, l'évaluation de l'assurance qualité, les procédures de certification et de vérification de la conformité de la production, les tâches, responsabilités et compétences des parties concernées et les aspects relatifs à la mise en œuvre tels que la surveillance des marchés et les mesures de sauvegarde) (art. 2 à 4 et annexes 1 à 3).
- Les procédures relatives aux questions d'interprétation dans le cadre de l'application des Règlements ONU ou de l'octroi d'autorisations en vertu de ces Règlements (annexe 6).
- Les procédures d'homologation dérogatoire pour les nouvelles technologies (annexe 7).
- Les dispositions générales applicables aux méthodes d'essai virtuelles (annexe 8).
- On trouvera de plus amples renseignements sur l'état de l'Accord de 1958 dans le document ECE/TRANS/WP.29/343/... à l'adresse [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html).

On se référera aux chapitres VI, VII et à l'annexe II de la présente publication pour de plus amples renseignements sur ces conditions.

### **C. « 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)**

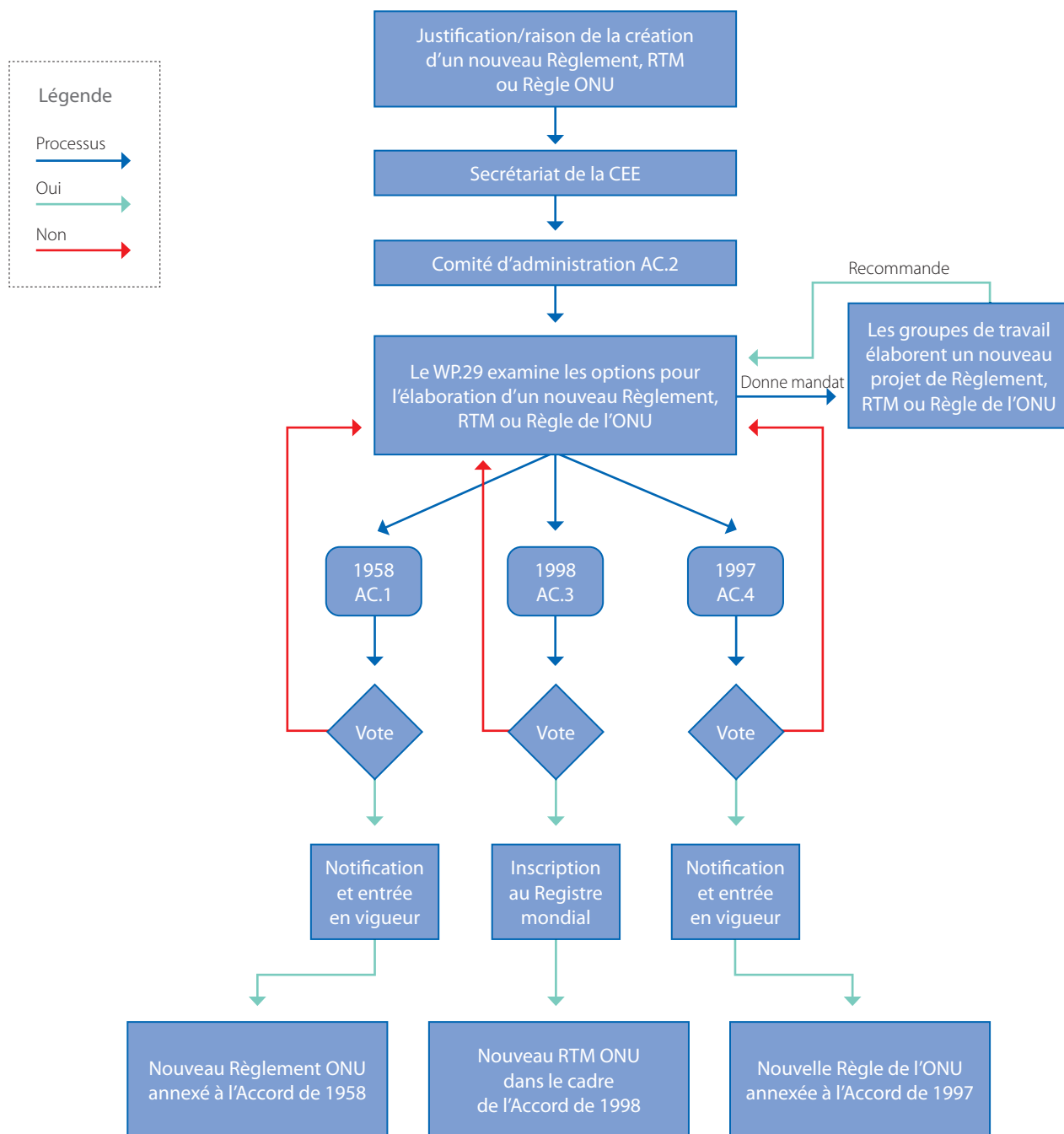
L'Accord de 1997 a été conçu pour garantir que les véhicules en service soient correctement entretenus et inspectés de manière à conserver, tout au long de leur vie utile, les caractéristiques pour lesquelles ils ont été garantis par l'homologation ou la certification, sans dégradation excessive.

Les dispositions de l'Accord de 1997 pour l'établissement des Règles ONU à y annexer ont été étroitement coordonnées avec celles de l'Accord de 1958 et se sont révélées pratiques.

On se référera à l'annexe IV pour de plus amples renseignements.

FIGURE 5

Examen et établissement des Règlements, RTM et Règles ONU



## CHAPITRE VI

### Règlement ONU n° 0 – Système d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule

Toute Partie contractante appliquant le Règlement ONU n° 0 sur le système d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) peut délivrer des homologations de type pour des véhicules complets, soit à un niveau limité (L-IWVTA), soit pour un éventail plus large de sujets techniques compris dans le niveau universel (U-IWVTA). Les Parties contractantes peuvent appliquer l'IWVTA limitée ou universelle selon leur situation propre. L'IWVTA universelle (U-IWVTA) offre un plus grand niveau de certitude aux constructeurs de véhicules et aux Parties contractantes qui appliquent ce Règlement, étant donné que l'homologation doit être acceptée sans autre évaluation des éléments techniques traités par l'U-IWVTA une fois délivrée.

Les Parties contractantes appliquant le Règlement ONU n° 0 n'ont pas obligation d'accepter les homologations au niveau limité (L-IWVTA), mais peuvent le faire à leur choix. Toutefois, les Parties contractantes sont obligées d'accepter les homologations délivrées en vertu de l'U-IWVTA, comme le stipule la Révision 3 de l'Accord de 1958,

#### « Article premier

...

Le terme "homologation de type de l'ensemble du véhicule" indique que les homologations de type délivrées en vertu des Règlements de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces de ces véhicules sont intégrées dans une homologation de l'ensemble du véhicule conformément aux dispositions administratives relatives à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

...

Nonobstant d'autres dispositions des articles 1 et 12, une Partie contractante appliquant le Règlement de l'ONU sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule est uniquement tenue d'accepter les homologations de type délivrées conformément au plus haut niveau d'exigence de la dernière version dudit Règlement.

... ».

Le champ d'application du Règlement ONU n° 0 sur l'IWVTA est limité, dans un premier temps, aux voitures particulières.

## CHAPITRE VII

### Base de données pour l'échange des documents d'homologation de type, de l'identificateur unique et du document de déclaration de conformité

*(Le texte ci-dessous a été rédigé avant l'élaboration effective de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) et de ses modules d'extension, de l'identifiant unique et de la déclaration de conformité. La base de données, l'identifiant unique et de la déclaration de conformité sont toujours en cours d'élaboration.)*

#### A. Base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type

Le Forum mondial a examiné les moyens de moderniser l'Accord de 1958. Il a notamment été suggéré que les homologations de type puissent être partagées par voie électronique, via la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA).

La DETA sera la base de données pour l'échange d'informations concernant les homologations de type entre les autorités. Elle vise à permettre d'échanger de manière efficace des informations importantes sur la construction et les caractéristiques des véhicules routiers. Ces informations étaient traditionnellement échangées entre les autorités gouvernementales compétentes par courrier conventionnel ou électronique, ce qui peut être lourd, long et coûteux. Les gouvernements ont décidé de numériser l'échange d'informations et l'Allemagne, qui a parrainé à titre de contribution en nature l'élaboration et la mise en service expérimentale du logiciel, est prête à faire part des résultats avec la CEE, comme le reflète la Révision 3 de l'Accord de 1958 :

#### « Article 5

1. Les autorités d'homologation de toute Partie contractante qui applique un Règlement de l'ONU envoient à la demande des autres Parties contractantes une liste des homologations de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces qu'elles ont refusé d'accorder ou retirées.
2. En outre, lorsqu'elles reçoivent une demande provenant d'une autre Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU, elles envoient sans délai, conformément aux dispositions de l'annexe 5 au présent Accord, à cette Partie contractante 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.
3. Tout exemplaire sur papier **peut être remplacé par un document électronique** conformément aux dispositions de l'annexe 5 au présent Accord. ».

#### « Annexe 5 ...

1. Lorsqu'une autorité d'homologation est tenue ou priée de fournir une copie d'une homologation et des pièces qui lui sont jointes, elle peut envoyer ces documents sur papier, ou par courriel sous forme électronique, ou encore en **utilisant la base de données en ligne sécurisée établie par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies...** ».

L'Allemagne a parrainé à titre de contribution en nature l'élaboration et la mise en service expérimentale du logiciel. La DETA est actuellement hébergée par l'Allemagne, qui est disposée à communiquer les résultats obtenus à la CEE.

## B. Identifiant unique et déclaration de conformité

Comme mentionné ci-dessus, la Révision 3 de l'Accord de 1958 prévoit la création d'une base de données électronique pour l'échange de dossiers d'homologation entre toutes les Parties contractantes à l'Accord et ainsi appuyer le régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA). L'importance de l'introduction de l'IWVTA ne peut être surestimée, car jusqu'à présent, une homologation de type au titre d'un Règlement ONU ne pouvait être accordée à un véhicule entier mais à une pièce, un système ou un véhicule en ce qui concernait une caractéristique déterminée, par exemple le freinage, les émissions, etc. En outre, la création de l'identifiant unique établit une relation unique entre le produit et son homologation de type. La création du document de déclaration de conformité pour chaque véhicule (tel que précisé dans le Règlement ONU n°0) peut servir de base utile pour son enregistrement.

La simplification des dispositions relatives au marquage a été envisagée dans le cadre de l'IWVTA, ainsi que dans le cadre de la modernisation de l'Accord de 1958. La DETA permettrait un marquage simplifié de l'homologation de type au moyen d'un identifiant unique. L'annexe 5 de la Révision 3 de l'Accord de 1958 précise que :

- Si les homologations de type applicables à un véhicule à roues, un équipement ou une pièce sont enregistrées dans la base de données en ligne sécurisée de la CEE, les marques d'homologation requises en vertu du Règlement de l'ONU peuvent être remplacées par un identifiant unique (UI) précédé du symbole UI (sauf dispositions contraires dans le Règlement). Cet identifiant unique doit être produit automatiquement par le logiciel de la base de données.
- Toutes les Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU doivent avoir accès, au moyen de l'identifiant unique, à l'information concernant ce Règlement qui est enregistrée dans la base de données. Elles auront ainsi accès à l'information pertinente concernant une ou plusieurs homologations.

## ANNEXE I

### Mandat et Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

*(Reproduction du document ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1 dans une version récapitulative)*

#### MANDAT DU FORUM MONDIAL

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.5) 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, adaptés aux progrès techniques, 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. Concevoir et mettre en œuvre des mesures d'adaptation des instruments juridiques aux progrès techniques, coordonner les instruments juridiques, et concevoir les principes d'établissement des prescriptions techniques et des procédures communes d'évaluation de la conformité.
  - c. Promouvoir la reconnaissance réciproque des homologations, attestations et contrôles techniques périodiques entre les Parties contractantes aux Accords qui prévoient expressément de telles mesures ; constituer la base de données pour l'échange de renseignements concernant les autocertifications et les homologations de type.
  - d. 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 fonction 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.
  - e. Favoriser une participation mondiale à ses activités en encourageant la coopération et la collaboration avec des pays et des organisations d'intégration économique régionale qui ne participent pas encore aux activités du WP.29, en ce qui concerne les questions techniques qui relèvent de celui-ci.
  - f. 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.
  - g. Mettre au point un programme de travail ayant trait aux Accords correspondants de manière coordonnée et logique.
  - h. Créer une ambiance de travail qui facilite l'exécution par les Parties contractantes de leurs obligations énoncées dans les Accords correspondants.
  - i. 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 FORUM MONDIAL

### CHAPITRE PREMIER

#### Participation

##### Article premier

- a. Sont considérés comme participants les pays qui sont énumérés au paragraphe 7 du mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.5).

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.
- d. Les organisations non gouvernementales (ONG) non dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent participer aux travaux du WP.29 à titre consultatif, sous réserve de l'autorisation préalable du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2). Les ONG qui souhaitent obtenir cette autorisation doivent présenter une demande par écrit au secrétariat. Cette demande doit contenir un engagement à respecter les principes énoncés dans la résolution 1996/31 de l'ECOSOC et préciser le nombre de sessions du WP.29 et le ou les points de l'ordre du jour au titre desquels elles souhaitent apporter une contribution. Le secrétariat transmettra ces demandes au WP.29/AC.2 dès qu'il se réunira. Ce dernier examinera toute nouvelle demande qui lui sera parvenue depuis sa précédente session et décidera s'il doit accorder l'autorisation. Dans l'affirmative, cette autorisation sera accordée pour une durée déterminée et pour un nombre déterminé de sessions du WP.29.
- e. Le WP.29 peut, par l'intermédiaire de son président, inviter d'autres personnes à participer à ses sessions, à titre consultatif.

### 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 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 en concertation avec le Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) (voir chap. IX).

#### Article 6

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

- a. Des questions ayant trait à l'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, au sens de l'article premier, est représenté aux sessions du WP.29 et de ses organes subsidiaires par un ou plusieurs représentant(s) accrédité(s).

#### Article 11

Un représentant, au sens 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, au sens 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 au sens 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, au sens 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 durables 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, au sens de l'article 1 a), à l'exception des organisations d'intégration économique régionale, dispose d'une voix. Les organisations d'intégration économique régionale, au sens de l'article 1 a), ne peuvent voter qu'à la place de leurs États membres et avec le nombre de voix dont disposent leurs États membres qui sont participants au WP.29.

#### Article 25

Les décisions du WP.29 sont prises à la majorité des participants au sens 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, au sens de l'article premier, 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, au sens de l'article premier.

#### 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, au sens 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 Règlements techniques harmonisés 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, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017))

(document E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

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

(documents ECE/RCTE/CONF/4)

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

(documents ECE/TRANS/132 et 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 des véhicules automatisés/autonomes et connectés	GRVA
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 et des pneumatiques	GRBP

## ANNEXE II

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, en date, à Genève, du 20 mars 1958<sup>1</sup>

### Révision 3

(Comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

(reproduction du document E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

### 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, tel que modifié le 16 octobre 1995, et

**DÉSIREUSES** de réduire les obstacles techniques au commerce international en établissant des Règlements techniques harmonisés de l'ONU qu'il suffira à certains véhicules à roues, à certains équipements et à certaines pièces de suivre pour être utilisés dans leur pays ou leur région,

**CONSCIENTES** de l'importance de la sécurité, de la protection de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la protection contre le vol en ce qui concerne les véhicules à roues et les équipements et pièces pouvant être montés ou utilisés sur les véhicules à roues dans l'élaboration de règlements réalisables sur les plans technique et économique et adaptés aux progrès techniques,

**DÉSIREUSES** de faire appliquer ces Règlements de l'ONU dans leur pays ou leur région, chaque fois que cela sera possible,

**DÉSIREUSES** de faciliter l'acceptation dans leur pays des véhicules, équipements et pièces ainsi homologués conformément à ces Règlements de l'ONU par les autorités d'homologation d'une autre Partie contractante,

**DÉSIREUSES** d'établir une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule dans le cadre de l'Accord, afin d'étendre les avantages des différents Règlements annexés à l'Accord et de créer les moyens de simplifier la tâche d'application par les Parties contractantes et d'accroître la reconnaissance mutuelle des homologations de type pour l'ensemble du véhicule, et

**DÉSIREUSES** d'accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord en améliorant son fonctionnement et sa fiabilité, et de faire ainsi en sorte qu'il reste le cadre international de référence pour l'harmonisation des règlements techniques dans le secteur automobile,

<sup>1</sup> Anciens titres 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 (version originale).

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, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

**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 du présent Accord, et sur la base des dispositions des articles et paragraphes suivants, des Règlements de l'ONU concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur des véhicules à roues. 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 du véhicule, la protection de l'environnement, les économies d'énergie et la protection contre le vol.

Le terme « homologation de type en regard d'un Règlement de l'ONU » désigne la procédure administrative par laquelle les autorités d'homologation d'une Partie contractante déclarent, après avoir effectué les vérifications requises, qu'un type de véhicule, d'équipement ou de 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.

Le terme « homologation de type de l'ensemble du véhicule » indique que les homologations de type délivrées en vertu des Règlements de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces de ces véhicules sont intégrées dans une homologation de l'ensemble du véhicule conformément aux dispositions administratives relatives à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

Le terme « version d'un Règlement de l'ONU » indique qu'après avoir été adopté et établi, un Règlement de l'ONU peut être modifié conformément aux procédures exposées dans le présent Accord, notamment l'article 12. La version non modifiée du Règlement et la version dans laquelle sont ultérieurement incorporés des amendements sont considérées comme des versions distinctes du même Règlement.

Le terme « appliquant un Règlement de l'ONU » indique qu'un Règlement de l'ONU entre en vigueur pour une Partie contractante. Lorsqu'elles appliquent un Règlement de l'ONU, les Parties contractantes peuvent conserver leur propre législation nationale ou régionale. Si elles le souhaitent, elles peuvent remplacer les dispositions de ladite législation par celles des Règlements de l'ONU qu'elles appliquent, mais elles ne sont pas tenues de le faire aux termes de l'Accord. Toutefois, les Parties contractantes doivent accepter en tant que substitut du dispositif pertinent de leur législation nationale ou régionale les homologations de type ONU délivrées en vertu de la dernière version des Règlements de l'ONU appliqués dans leur pays ou région. Les droits et les obligations des Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU sont détaillés dans les articles du présent Accord.

On peut imaginer pour l'application des Règlements de l'ONU 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 de l'ONU 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.

Après l'établissement d'un Règlement de l'ONU conformément à la procédure indiquée dans l'appendice, 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 de l'ONU est réputé adopté sauf si, pendant la période de six mois suivant la date de notification par le Secrétaire général, plus d'un cinquième des Parties contractantes à la date de la notification ont informé le Secrétaire général de leur désaccord avec ledit Règlement.

Le Règlement de l'ONU précise :

- a. Les véhicules à roues, les équipements ou les pièces visés ;
- b. Les prescriptions techniques, qui doivent être axées sur l'efficacité, s'il y a lieu, et ne doivent pas comporter de restrictions sur le plan de la conception, qui sont fondées objectivement sur les technologies disponibles, les coûts et les avantages selon le cas, et qui peuvent comprendre des variantes ;
- c. Les méthodes d'essai prévues pour démontrer que les caractéristiques satisfont aux prescriptions ;
- d. Les conditions régissant l'octroi de l'homologation de type et la reconnaissance réciproque, y compris les dispositions administratives et les éventuelles marques d'homologation, et les conditions visant à assurer la conformité de la production ;
- e. La ou les dates de l'entrée en vigueur du Règlement, y compris la date à laquelle les Parties contractantes appliquant ledit Règlement peuvent délivrer des homologations conformément à ce dernier et la date à compter de laquelle elles peuvent accepter des homologations (dans le cas où il ne s'agit pas de la même date) ;
- f. Un document d'information, que doit fournir le constructeur.

Le Règlement de l'ONU peut au besoin comporter des références aux laboratoires, accrédités par les autorités d'homologation, où les essais de réception des types de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces présentés à l'homologation doivent être effectués.

En plus des Règlements de l'ONU susmentionnés, le présent Accord prévoit l'établissement d'un Règlement de l'ONU visant à introduire un système d'homologation de type de l'ensemble du véhicule. Ce Règlement définit un champ d'application, des procédures administratives et des prescriptions techniques, lesquelles peuvent comporter différents niveaux d'exigence dans une même version dudit Règlement.

Nonobstant d'autres dispositions des articles 1 et 12, une Partie contractante appliquant le Règlement de l'ONU sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule est uniquement tenue d'accepter les homologations de type délivrées conformément au plus haut niveau d'exigence de la dernière version dudit Règlement.

Le présent Accord comprend aussi des annexes de dispositions administratives et de procédures applicables à tous les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord et à toutes les Parties contractantes appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU.

3. Après l'adoption d'un Règlement de l'ONU, le Secrétaire général notifie le plus tôt possible toutes les Parties contractantes en indiquant quelles sont celles qui ont fait objection, ou qui ont exprimé leur accord tout en faisant part de leur intention de ne pas commencer à appliquer le Règlement à la date de son entrée en vigueur, et pour lesquelles ledit Règlement n'entrera pas en vigueur.

4. Le Règlement de l'ONU ainsi adopté entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas donné notification soit de leur désaccord, soit de leur intention de ne pas l'appliquer à la date prévue, 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 qu'elle n'appliquera pas certains Règlements de l'ONU alors annexés au présent Accord ou qu'elle n'appliquera aucun d'entre eux. Si, à ce moment, la procédure prévue aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article est en cours pour un projet de Règlement de l'ONU ou un Règlement de l'ONU adopté, le Secrétaire général communique ce projet ou ce Règlement à la nouvelle Partie contractante et ce dernier entre en vigueur comme Règlement de l'ONU à l'égard de cette nouvelle Partie contractante, à moins que celle-ci notifie son désaccord sur le Règlement adopté dans un délai de six mois après le dépôt de son instrument d'adhésion. 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 de l'ONU qui sont faites en application du présent paragraphe.

6. Toute Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU peut, à tout moment, avec préavis d'un an, notifier au Secrétaire général son intention de cesser d'appliquer ce Règlement. Cette notification est communiquée par le Secrétaire général aux autres Parties contractantes.

Les homologations accordées précédemment en vertu dudit Règlement par ladite Partie contractante restent en vigueur sauf dans le cas où elles sont retirées conformément aux dispositions de l'article 4.

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

- a. Maintenir des conditions convenables pour le contrôle de la fabrication des produits pour lesquels elle a accordé jusque-là des homologations de type ;
- b. 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 ;
- c. Continuer à notifier les autres Parties contractantes du retrait d'homologations, comme indiqué à l'article 5 ;
- d. Continuer d'accorder des extensions concernant les homologations existantes.

7. Toute Partie contractante n'appliquant pas un Règlement de l'ONU peut à tout moment notifier au Secrétaire général qu'elle entend désormais l'appliquer, et ledit 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 de l'ONU à l'égard d'une nouvelle Partie contractante intervenant en application du présent paragraphe.

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

### Article 2

1. Chaque Partie contractante qui, dans l'application de Règlements de l'ONU, utilise principalement le système d'homologation de type accorde les marques d'homologation de type et les marques d'homologation décrites dans tout Règlement de l'ONU 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. Chaque Partie contractante qui accorde des homologations de type prend les mesures nécessaires, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe 1 au présent Accord, afin de vérifier que des dispositions appropriées ont été mises en place pour s'assurer que les véhicules à roues, les équipements et les pièces sont fabriqués conformément au type homologué.

2. Chaque Partie contractante qui délivre des homologations de type en vertu d'un Règlement de l'ONU désigne une autorité d'homologation à cette fin. L'autorité d'homologation est responsable de tous les aspects de l'homologation de type conformément audit Règlement. Elle peut charger des services techniques d'effectuer en son nom les essais et les contrôles requis au titre des vérifications prescrites au paragraphe 1 du présent article. Les Parties contractantes s'assurent que les services techniques sont évalués, désignés et notifiés conformément aux prescriptions énoncées à l'annexe 2 au présent Accord.

3. Les homologations de type, les marques d'homologation et les codes d'identification pour les types de véhicules à roues, d'équipements et de pièces sont mentionnés dans le Règlement de l'ONU et attribués conformément aux procédures énoncées aux annexes 3 à 5 au présent Accord.

4. Toute Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU refuse d'accorder les homologations de type et les marques d'homologation prévues dans ledit Règlement si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies.

### Article 3

1. Les véhicules à roues, les équipements ou les pièces pour lesquels des homologations de type ont été délivrées par une Partie contractante conformément à l'article 2 du présent Accord sont considérés comme conformes à la législation de toutes les Parties contractantes appliquant ledit Règlement de l'ONU.

2. Les Parties contractantes appliquant des Règlements de l'ONU acceptent par reconnaissance mutuelle, aux fins de l'introduction sur leur marché, et sous réserve des dispositions des articles 1, 8 et 12 et de toute disposition particulière énoncée dans lesdits Règlements, les homologations de type accordées en vertu de ces Règlements, sans exiger d'essais, de documents, de certificats ou de marques complémentaires se rapportant à ces homologations.

### Article 4

1. Si une Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU constate 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 ou aux prescriptions dudit Règlement, elle en avise l'autorité d'homologation de la Partie contractante qui a délivré l'homologation.

La Partie contractante qui a délivré l'homologation prend alors les mesures nécessaires pour s'assurer qu'il a été remédié à la non-conformité.

2. Lorsque la non-conformité est due au non-respect des prescriptions techniques énoncées dans un Règlement de l'ONU, comme indiqué au paragraphe 2 b) de l'article premier, la Partie contractante qui a délivré l'homologation informe sans délai toutes les autres Parties contractantes de la situation et informe régulièrement les Parties contractantes des mesures qu'elle prend, mesures qui peuvent s'étendre, s'il y a lieu, jusqu'au retrait de l'homologation.

Après avoir évalué les incidences possibles sur la sécurité du véhicule, la protection de l'environnement, les économies d'énergie et la protection contre le vol, les Parties contractantes peuvent interdire la vente et l'usage sur leur territoire des véhicules à roues, équipements ou pièces en cause jusqu'à ce qu'il soit remédié à la non-conformité. Dans ce cas, les Parties contractantes informent le secrétariat du Comité d'administration des mesures qu'elles ont prises. Pour le règlement des litiges entre les Parties contractantes, il convient d'appliquer la procédure exposée au paragraphe 4 de l'article 10.

3. Indépendamment des dispositions du paragraphe 1 du présent article, si un produit non conforme, comme indiqué au paragraphe 2 du présent article, n'a pas été mis en conformité dans un délai de trois mois, la Partie contractante responsable de l'homologation retire celle-ci de façon provisoire ou permanente. Ce délai peut exceptionnellement être prolongé d'une période ne dépassant pas trois mois, sauf si une ou plusieurs Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU concerné s'y opposent. Dans le cas où le délai est prolongé, la Partie contractante qui a délivré l'homologation notifie, au cours de la période initiale de trois mois, à toutes les Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU visé son intention de prolonger la période durant laquelle il doit être remédié à la non-conformité et fournit une justification pour cette prolongation.

4. Lorsque la non-conformité est due à un manquement concernant les dispositions administratives, les marques d'homologation, les conditions de conformité de la production ou le document d'information visé dans un Règlement de l'ONU, comme indiqué aux paragraphes 2 d) et 2 f) de l'article premier, la Partie contractante qui a délivré l'homologation retire celle-ci de façon provisoire ou permanente s'il n'a pas été remédié à la non-conformité dans un délai de six mois.

5. Les dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article sont également applicables dans le cas où la Partie contractante qui délivre l'homologation constate elle-même que certains véhicules à roues, équipements ou pièces portant une marque d'homologation ne sont pas conformes au type homologué ou aux prescriptions d'un Règlement de l'ONU.

#### Article 5

1. Les autorités d'homologation de toute Partie contractante qui applique un Règlement de l'ONU envoient à la demande des autres Parties contractantes une liste des homologations de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces qu'elles ont refusé d'accorder ou retirées.

2. En outre, lorsqu'elles reçoivent une demande provenant d'une autre Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU, elles envoient sans délai, conformément aux dispositions de l'annexe 5 au présent Accord, à cette Partie contractante 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.

3. Tout exemplaire sur papier peut être remplacé par un document électronique conformément aux dispositions de l'annexe 5 au présent Accord.

#### 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 au présent Accord 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 du présent Accord.

#### Article 7

1. Le présent Accord 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. Le présent Accord 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, le présent Accord entre en vigueur le sixième 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.

3. Toute homologation de type accordée par la Partie contractante demeure valable pendant une période de douze mois après que la dénonciation a pris effet conformément au paragraphe 2 de l'article 8.

#### Article 9

1. Toute 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 sixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général.

2. Toute 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 s'impose aux Parties contractantes en litige.

4. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application des Règlements de l'ONU annexés au présent Accord est réglé par voie de négociation, conformément à la procédure énoncée à l'annexe 6 au présent Accord.

#### Article 11

1. Toute Partie contractante peut, au moment où elle adhère au présent Accord, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les paragraphes 1 à 3 de l'article 10 de l'Accord. Les autres Parties contractantes ne sont pas liées par les paragraphes 1 à 3 de 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, à son appendice, aux annexes ou aux Règlements de l'ONU annexés à l'Accord n'est admise, mais toute Partie contractante a, conformément au paragraphe 5 de l'article premier, la possibilité de déclarer qu'elle n'a pas l'intention d'appliquer certains des Règlements ou qu'elle n'entend appliquer aucun d'entre eux.

#### Article 12

La procédure d'amendement aux Règlements de l'ONU annexés au présent Accord est régie par les dispositions suivantes :

1. Les amendements aux Règlements de l'ONU sont établis par le Comité d'administration conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article premier et à la procédure indiquée dans l'appendice.

Après avoir été établi, tout amendement à un Règlement de l'ONU est adressé au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe par le Comité d'administration. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe notifie le plus tôt possible cet amendement aux Parties contractantes qui appliquent ledit Règlement et au Secrétaire général.

2. Un amendement à un Règlement de l'ONU est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe en a donné notification, plus d'un cinquième des Parties contractantes appliquant le Règlement à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Lorsqu'un amendement à un Règlement de l'ONU est adopté, le Secrétaire général déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant le Règlement.

3. Les amendements à un Règlement de l'ONU peuvent comprendre des dispositions transitoires concernant l'entrée en vigueur du Règlement tel qu'il a été modifié, la date jusqu'à laquelle les Parties contractantes sont tenues d'accepter les homologations accordées conformément à la version précédente du Règlement et la date à compter de laquelle les Parties contractantes ne sont pas tenues d'accepter les homologations accordées conformément à la version précédente du Règlement.

4. Indépendamment des dispositions transitoires de toute version d'un Règlement de l'ONU, les Parties contractantes au présent Accord appliquant des Règlements de l'ONU peuvent, sous réserve du respect des dispositions de l'article 2, délivrer des homologations en vertu de versions antérieures desdits Règlements. Toutefois, conformément au paragraphe 3 du présent article, les Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU ne sont pas tenues d'accepter les homologations accordées en vertu de ces versions antérieures.

5. Toute Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU, si ce n'est dans le cas où elle a notifié au Secrétaire général son intention de cesser d'appliquer ledit Règlement, accepte les homologations accordées conformément à la dernière version dudit Règlement. Toute Partie contractante ayant notifié au Secrétaire général son intention de cesser d'appliquer un Règlement de l'ONU accepte, durant la période d'une année mentionnée au paragraphe 6 de l'article premier, les homologations accordées conformément à la version ou aux versions dudit Règlement en vigueur à l'égard de la Partie contractante à la date de notification au Secrétaire général.

6. Une Partie contractante appliquant un Règlement de l'ONU peut accorder une homologation par dérogation conformément à un Règlement de l'ONU pour un type unique de véhicule à roues, d'équipement ou de pièce fondé sur une nouvelle technologie dans le cas où cette technologie n'est pas couverte par le Règlement en vigueur et est incompatible avec une ou plusieurs prescriptions dudit Règlement. Dans ce cas, les procédures énoncées à l'annexe 7 au présent Accord sont applicables.

7. Au cas où un pays deviendrait Partie contractante au présent Accord entre la notification de l'amendement à un Règlement de l'ONU par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe et l'entrée en vigueur dudit amendement, le Règlement visé entrerait en vigueur à l'égard de cette Partie contractante sauf si, dans un délai de six mois à compter de la notification de son adhésion par le Secrétaire général, cette dernière venait à informer le Secrétaire général de son désaccord avec l'amendement.

### Article 13

La procédure d'amendement au texte de l'Accord et de son appendice est régie par les dispositions suivantes :

1. Toute Partie contractante peut proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord et à son appendice. Le texte de tout projet d'amendement à l'Accord et à son appendice 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'objection dans un délai de neuf 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 neuf mois prévu au paragraphe 2 du présent article.

### Article 13 bis

1. Les annexes de dispositions administratives et de procédures qui complètent le présent Accord peuvent faire l'objet d'amendements conformément à la procédure ci-après :
  - 1.1 Les amendements aux annexes de dispositions administratives et de procédures sont établis par le Comité d'administration mentionné au paragraphe 1 de l'article premier, conformément à la procédure énoncée à l'article 7 de l'appendice au présent Accord.
  - 1.2 Tout amendement aux annexes de dispositions administratives et de procédures est adressé par le Comité d'administration au Secrétaire général, lequel le notifie au plus tôt aux Parties contractantes appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU.
2. Tout amendement aux annexes de dispositions administratives et de procédures est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de sa notification par le Secrétaire général, aucune Partie contractante appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU n'informe le Secrétaire général de son désaccord avec ledit amendement.
3. Le Secrétaire général adresse le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes au présent Accord appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU 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 appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU trois mois après l'expiration du délai de six mois prévu au paragraphe 2 du présent article.
4. Toute nouvelle annexe est considérée comme un amendement aux annexes de dispositions administratives et de procédures et est par conséquent établie conformément à la même procédure que celle énoncée dans le présent article.

### Article 14

1. Conformément aux dispositions 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 nouveau Règlement de l'ONU et de tout amendement à un Règlement de l'ONU en vigueur, conformément aux paragraphes 2, 3, 5 et 7 de l'article premier et au paragraphe 2 de l'article 12 ;
- g. L'entrée en vigueur de tout amendement au présent Accord, à son appendice ou aux annexes de dispositions administratives et de procédures, conformément au paragraphe 3 de l'article 13 ou au paragraphe 3 de l'article 13 *bis*, respectivement ;
- h. La cessation de l'application de Règlements de l'ONU par des Parties contractantes, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article premier.

2. Conformément aux dispositions du présent Accord et des annexes de dispositions administratives et de procédures qui le complètent, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe notifie :

- a. Au Secrétaire général et aux Parties contractantes l'établissement de tout amendement à un Règlement de l'ONU, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 ;
- b. Aux Parties contractantes la décision du Comité d'administration concernant une demande d'autorisation d'homologation par dérogation, puis l'adoption de l'autorisation, conformément au paragraphe 5 de l'annexe 7.

#### 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 dans la version précédente de l'Accord sont en cours aux fins de l'adoption d'un nouveau Règlement de l'ONU, ledit Règlement entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 4 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 dans la version précédente de l'Accord sont en cours aux fins de l'adoption d'un amendement à un Règlement de l'ONU, ledit amendement entre en vigueur conformément aux dispositions dudit article.

3. Si toutes les Parties contractantes à l'Accord en conviennent, tout Règlement de l'ONU adopté en vertu de la version précédente de l'Accord peut être considéré comme un Règlement de l'ONU adopté conformément aux dispositions ci-dessus.

#### Article 16

Le présent Accord a été fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

## APPENDICE

### Composition et Règlement intérieur du Comité d'administration

#### Article premier

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

#### 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 de l'ONU, un amendement à un Règlement de l'ONU, une notification conformément à la procédure de demande de dérogation pour les nouvelles technologies (énoncée dans l'annexe 7) ou un amendement aux annexes de dispositions administratives et de procédures.

#### Article 5

Les projets tendant à l'adoption de nouveaux Règlements de l'ONU 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 de l'ONU doit recueillir les quatre cinquièmes des voix des membres présents et votants.

#### Article 6

Les projets tendant à apporter des amendements à des Règlements de l'ONU sont mis aux voix. Chaque pays partie à l'Accord appliquant le Règlement de l'ONU dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes appliquant ledit 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 visé. Pour être adopté, tout projet d'amendement à un Règlement de l'ONU doit recueillir les quatre cinquièmes des voix des membres présents et votants.

#### Article 7

Les projets tendant à apporter des amendements aux annexes de dispositions administratives et de procédures annexées au présent Accord sont mis aux voix. Chaque Partie contractante à l'Accord appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes appliquant un ou plusieurs Règlements de l'ONU. 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 un ou plusieurs Règlements de l'ONU. Les projets d'amendements aux annexes de dispositions administratives et de procédures sont adoptés à l'unanimité des voix des membres présents et votants.

### Article 8

La demande d'une Partie contractante concernant l'autorisation d'accorder une homologation par dérogation pour de nouvelles technologies est mise aux voix. Chaque Partie contractante appliquant le Règlement de l'ONU visé dispose d'une voix. Le quorum nécessaire pour prendre des décisions est constitué par au moins la moitié des Parties contractantes appliquant ledit 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 visé. L'autorisation d'accorder une homologation par dérogation pour la Partie contractante qui en fait la demande est approuvée par une majorité des quatre cinquièmes des voix des membres présents et votants.

### **Annexes de dispositions administratives et de procédures**

On trouvera dans les annexes de dispositions administratives et de procédures ci-après, qui complètent l'Accord de 1958<sup>2</sup>, les dispositions administratives et les procédures applicables à tous les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 :

- Annexe 1** Procédures de contrôle de la conformité de la production
- Annexe 2** Première partie : Évaluation, désignation et notification des services techniques  
Deuxième partie : Normes que doivent respecter les services techniques visés dans la première partie de la présente annexe  
Troisième partie : Procédure à suivre pour évaluer les services techniques
- Annexe 3** Procédure d'homologation de type de l'ONU
- Annexe 4** Numérotation des homologations de type de l'ONU
- Annexe 5** Échange de renseignements sur les homologations
- Annexe 6** Procédures de règlement des questions d'interprétation liées à l'application des Règlements de l'ONU et à l'octroi d'homologation en vertu de ces Règlements
- Annexe 7** Procédure d'homologation par dérogation concernant les nouvelles technologies
- Annexe 8** Conditions générales imposées aux méthodes virtuelles d'essai

---

<sup>2</sup> 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.

## ANNEXE 1

### Procédures de contrôle de conformité de la production

#### Buts

Les procédures de contrôle de conformité de la production ont pour but de s'assurer que chaque véhicule à roues, équipement ou pièce fabriqué est conforme au type homologué.

Elles englobent de façon indissociable l'évaluation des systèmes de gestion de la qualité, ou « évaluation initiale » (voir ci-après), ainsi que la vérification de l'objet de l'homologation et les contrôles portant sur les produits, ou « dispositions relatives à la conformité des produits ».

#### 1. Évaluation initiale

- 1.1 Avant d'accorder une homologation de type ONU, l'autorité d'homologation d'une Partie contractante doit vérifier s'il existe des dispositions et des procédures satisfaisantes pour s'assurer effectivement que les véhicules à roues, les équipements ou les pièces en cours de fabrication sont conformes au type homologué.
- 1.2 On trouvera des indications sur la conduite des évaluations dans la norme internationale ISO 19011:2011 – Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management.
- 1.3 La vérification prescrite au paragraphe 1.1 doit être faite à la satisfaction de l'autorité qui accorde l'homologation de type ONU.

L'autorité d'homologation qui accorde l'homologation de type ONU doit être satisfaite de l'évaluation initiale et des dispositions relatives à la conformité des produits énoncées à la section 2 ci-après. À cette fin, elle prend en compte l'une des dispositions présentées aux paragraphes 1.3.1 à 1.3.3, ou une combinaison de celles-ci en totalité ou en partie selon qu'il convient.

- 1.3.1 L'évaluation initiale et/ou la vérification des dispositions relatives à la conformité des produits doivent être réalisées par l'autorité d'homologation qui accorde l'homologation de type ONU ou par un service technique chargé d'agir en son nom.
  - 1.3.1.1 Afin d'apprécier l'ampleur de la tâche d'évaluation initiale à effectuer, l'autorité d'homologation peut tenir compte des informations disponibles concernant :
    - a) La certification du fabricant dont il est question au paragraphe 1.3.3 ci-après, qui n'est ni qualifiée ni reconnue au titre de ce paragraphe ;
    - b) Dans le cas de l'homologation de type ONU d'un équipement ou d'une pièce, les évaluations du système de management de la qualité effectuées par le(s) fabricant(s) du véhicule, sur le lieu de fabrication de l'équipement ou de la pièce, conformément à une ou plusieurs des spécifications pertinentes du secteur d'activité et aux exigences de la norme internationale ISO 9001:2008.
  - 1.3.2 L'évaluation initiale et/ou la vérification des dispositions relatives à la conformité des produits peuvent également être réalisées par l'autorité d'homologation d'une autre Partie contractante, ou par le service technique désigné à cette fin par cette autorité, sous réserve que cette Partie contractante applique au minimum les mêmes Règlements de l'ONU que ceux sur lesquels l'homologation de type ONU est fondée.
    - 1.3.2.1 Dans ce cas, l'autorité d'homologation de l'autre Partie contractante doit établir une déclaration de conformité indiquant les zones et centres de production qu'elle a visités en ce qui concerne le ou les produits faisant l'objet d'une demande d'homologation de type et les Règlements de l'ONU en vertu desquels ces produits doivent être homologués.
    - 1.3.2.2 Lorsqu'elle reçoit une demande de déclaration de conformité de la part de l'autorité d'homologation d'une Partie contractante accordant une homologation de type ONU, l'autorité d'homologation de l'autre Partie contractante doit sans délai envoyer cette déclaration ou indiquer qu'elle n'est pas en mesure de la fournir.

1.3.2.3 La déclaration de conformité doit comporter au moins les éléments d'information suivants :

- a) Le groupe ou l'entreprise (Automobiles XYZ, par exemple) ;
- b) L'entité concernée (division régionale, par exemple) ;
- c) Les usines ou les sites de production (par exemple, l'usine de moteurs 1 (dans le pays A) ou l'usine automobile 2 (dans le pays B)) ;
- d) La gamme de véhicules ou de composants (par exemple, tous les modèles de la catégorie M<sub>1</sub>) ;
- e) Les zones de production évaluées (par exemple, la zone d'assemblage des moteurs, la zone d'emboutissage et d'assemblage des pièces de carrosserie et la zone d'assemblage des véhicules) ;
- f) Les documents examinés (par exemple, le manuel et les procédures de gestion de la qualité de l'entreprise et du site) ;
- g) La période d'évaluation (par exemple, audit mené du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa) ;
- h) La visite de contrôle planifiée (par exemple, mm/aaaa).

1.3.3 L'autorité d'homologation peut aussi accepter la certification du fabricant au titre de la norme internationale ISO 9001:2008 (qui couvre le ou les produits à homologuer), ou d'une norme d'homologation équivalente, comme satisfaisant aux prescriptions d'évaluation initiale visées au paragraphe 1.1. Le fabricant doit fournir les renseignements relatifs à la certification et s'engager à informer l'autorité d'homologation de toute modification ayant une incidence sur la validité ou l'objet de la certification.

1.4 Aux fins de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, les évaluations initiales réalisées en vue d'accorder des homologations ONU pour des équipements ou des pièces de véhicule ne doivent pas être répétées, mais doivent être complétées par une évaluation portant sur les zones n'ayant pas fait l'objet des évaluations précédentes, notamment les zones en rapport avec l'assemblage de l'ensemble du véhicule.

## 2. Dispositions relatives à la conformité des produits

2.1 Chaque véhicule, équipement ou pièce homologué en vertu d'un Règlement de l'ONU annexé à l'Accord de 1958 doit être fabriqué de manière à être conforme au type homologué, c'est-à-dire en satisfaisant aux prescriptions de la présente annexe et du Règlement visé.

2.2 L'autorité d'homologation d'une Partie contractante qui délivre une homologation de type en vertu d'un Règlement de l'ONU annexé à l'Accord de 1958 doit s'assurer qu'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, s'il y a lieu, les essais spécifiés dans ledit Règlement.

2.3 Le détenteur d'une homologation de type ONU est notamment tenu :

- 2.3.1 De veiller à l'existence et à l'application de procédures efficaces de contrôle de la conformité des produits (véhicules à roues, équipements ou pièces) au type homologué ;
- 2.3.2 D'avoir accès à l'équipement d'essai ou à tout autre équipement approprié 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 ou des contrôles soient enregistrées et à ce que les documents annexés soient tenus à disposition pendant une période fixée en accord avec l'autorité d'homologation et qui ne doit pas dépasser dix ans ;
- 2.3.4 D'analyser les résultats de chaque type d'essai ou de contrôle, afin de vérifier et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, eu égard aux variations inhérentes à une production industrielle ;

- 2.3.5 De s'assurer que pour chaque type de produit sont effectués au minimum les contrôles prescrits dans la présente annexe et les essais prescrits dans les Règlements de l'ONU applicables ;
- 2.3.6 De s'assurer que tout prélèvement d'échantillons ou d'éprouvettes mettant en évidence la non-conformité pour le type d'essai considéré est suivi d'un nouvel échantillonnage et d'un nouvel essai. Toutes les dispositions requises doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.

### **3. Dispositions relatives aux vérifications périodiques**

- 3.1 L'autorité qui a délivré l'homologation de type ONU peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque centre de production.
  - 3.1.1 Les dispositions normales consistent à surveiller l'efficacité dans le temps des procédures exposées aux sections 1 et 2 de la présente annexe (évaluation initiale et dispositions relatives à la conformité des produits).
    - 3.1.1.1 Les activités de surveillance menées par les services techniques (qualifiés ou reconnus comme indiqué aux paragraphes 1.3.1 et 1.3.2) sont réputées satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3.1.1 relatives aux procédures établies pour l'évaluation initiale.
    - 3.1.1.2 La fréquence normale des vérifications (autres que celles visées au paragraphe 3.1.1.1) par l'autorité d'homologation doit être telle que les contrôles pertinents appliqués conformément aux sections 1 et 2 de la présente annexe sont passés en revue selon une périodicité fondée sur une méthode d'évaluation des risques conforme à la norme internationale ISO 31000:2009 – Management du risque – Principes et lignes directrices, et au moins une fois tous les trois ans. Il convient de tenir compte tout particulièrement des cas de non-conformité signalés par les Parties contractantes conformément à l'article 4 de l'Accord de 1958.
- 3.2 Lors de chaque inspection, les registres d'essais et de contrôles, notamment ceux des essais ou contrôles requis au paragraphe 2.2, et les registres de production doivent être mis à la disposition de l'inspecteur.
- 3.3 L'inspecteur peut prélever au hasard des échantillons qui seront soumis à essai dans le laboratoire du fabricant ou dans les locaux du service technique. Dans ce cas, seuls les essais physiques sont admis. Le nombre minimal d'échantillons peut être déterminé en fonction des résultats des contrôles effectués par le fabricant lui-même.
- 3.4 Lorsque le niveau du contrôle n'est pas jugé satisfaisant, ou quand il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du paragraphe 3.3, l'inspecteur prélève des échantillons qui sont envoyés au service technique afin que celui-ci effectue des essais physiques.
- 3.5 Quand une inspection ou un contrôle ne donne pas satisfaction, l'autorité d'homologation doit veiller à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises pour rétablir aussi rapidement que possible la conformité de la production.

## **ANNEXE 2**

### **PREMIÈRE PARTIE : Évaluation, désignation et notification des services techniques**

#### **1. Désignation des services techniques**

- 1.1 Lorsqu'une autorité d'homologation désigne un service technique, celui-ci doit respecter les dispositions de la présente annexe.
- 1.2 Les services techniques exécutent eux-mêmes, ou supervisent, les essais requis pour l'homologation ou les contrôles spécifiés dans les Règlements de l'ONU, sauf lorsque d'autres procédures sont expressément autorisées. Ils ne peuvent pas exécuter des essais ou des contrôles pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés.

L'efficacité des services techniques et la qualité des essais et des contrôles qu'ils exécutent permettent de s'assurer que les produits pour lesquels une demande d'homologation de type ONU est soumise sont convenablement examinés en ce qui concerne leur conformité aux prescriptions des Règlements de l'ONU applicables pour lesquels les services techniques sont désignés.

- 1.3 Les services techniques sont classés dans une ou plusieurs des quatre catégories suivantes, en fonction de leur domaine de compétence :
  - a) Catégorie A : services techniques qui exécutent dans leurs propres installations les essais visés dans les Règlements ;
  - b) Catégorie B : services techniques qui supervisent les essais visés dans les Règlements, qui sont exécutés dans les locaux du fabricant ou d'un tiers ;
  - c) Catégorie C : services techniques qui évaluent et surveillent régulièrement les méthodes utilisées par les fabricants pour contrôler la conformité de la production ;
  - d) Catégorie D : services techniques qui supervisent ou exécutent des essais ou des contrôles dans le cadre de la surveillance de la conformité de la production.
- 1.4 Les services techniques doivent apporter la preuve qu'ils ont les compétences appropriées, les connaissances techniques spécifiques et l'expérience voulue dans les domaines particuliers visés par les Règlements de l'ONU pour lesquels on les désigne.  
 En outre, ils doivent respecter les normes énumérées dans la deuxième partie de la présente annexe, qui sont pertinentes pour les catégories dans lesquelles ils sont classés, mais sans nécessairement avoir été approuvés/agrés conformément à ces normes.  
 Les services techniques doivent s'assurer qu'ils ne sont pas soumis au contrôle ou à l'influence de parties intéressées, qui pourrait avoir une incidence négative sur l'objectivité et la qualité de leurs essais et inspections.  
 Ils doivent avoir accès aux installations d'essai et aux appareils de mesure nécessaires pour superviser ou exécuter les essais ou les contrôles visés dans les Règlements de l'ONU pour lesquels ils ont été désignés.
- 1.5 Une autorité d'homologation peut faire fonction de service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 1.3. Lorsqu'une autorité d'homologation faisant fonction de service technique a été désignée par la législation nationale d'une Partie contractante et qu'elle est financée par cette dernière, les dispositions de la présente annexe ou des règles équivalentes aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3.4 de la présente annexe doivent être respectées. Il en va de même pour les services techniques désignés par la législation nationale d'une Partie contractante et soumis au contrôle financier et administratif du Gouvernement de ladite Partie. Les règles équivalentes doivent garantir le même niveau d'efficacité et d'indépendance.
- 1.6 Indépendamment du paragraphe 3.3, un fabricant ou son représentant agissant en son nom peut être désigné comme service technique pour les activités de la catégorie A, uniquement en ce qui concerne les Règlements de l'ONU qui autorisent expressément une telle désignation. Dans ce cas, et indépendamment du paragraphe 1.4, ce service technique doit être agréé conformément aux normes visées au paragraphe 1 de la deuxième partie de la présente annexe.
- 1.7 Les entités visées aux paragraphes 1.5 et 1.6 doivent respecter les dispositions du paragraphe 1.

## 2. Évaluation des compétences des services techniques

- 2.1 L'existence des compétences visées au paragraphe 1 doit être démontrée au moyen d'un rapport d'évaluation établi par une autorité compétente<sup>3</sup>. Il peut s'agir d'un certificat d'agrément délivré par un organisme pertinent.
- 2.2 L'évaluation à laquelle il est fait référence au paragraphe 2.1 doit être menée conformément aux dispositions de la troisième partie de la présente annexe.

Le rapport d'évaluation doit être réexaminé au plus tard trois ans après avoir été établi.

<sup>3</sup> Par « autorité compétente », on entend soit l'autorité d'homologation ou l'autorité désignée, soit un organisme d'accréditation pertinent agissant en leur nom.

- 2.3 Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande au secrétariat de la CEE et aux Parties contractantes.
- 2.4 Une autorité d'homologation qui fait fonction de service technique doit apporter la preuve qu'elle s'acquitte de ses obligations, pièces justificatives à l'appui.
- Elle doit notamment produire une évaluation qui est effectuée par des contrôleurs étrangers à l'activité évaluée. Ces contrôleurs peuvent appartenir à la même organisation, à condition d'être indépendants du personnel chargé de l'activité évaluée.
- 2.5 Un fabricant ou son représentant agissant en son nom, désigné comme service technique, doit respecter les dispositions pertinentes du paragraphe 2.

### **3. Procédures de notification**

- 3.1 Les Parties contractantes doivent notifier au secrétariat de la CEE le nom et l'adresse, y compris l'adresse électronique, de chaque service technique désigné, ainsi que la catégorie d'activités dans laquelle il est classé. Elles doivent aussi notifier au secrétariat de la CEE toute modification de ces renseignements.
- La notification doit indiquer pour quels Règlements de l'ONU les services techniques ont été désignés.
- 3.2 Un service technique peut mener les activités décrites au paragraphe 1 aux fins de l'homologation de type uniquement s'il a fait l'objet d'une notification auprès du secrétariat de la CEE.
- 3.3 Un même service technique peut être désigné par plusieurs Parties contractantes et faire l'objet d'une notification de la part desdites Parties quelle que soit la catégorie d'activités qu'il mène.
- 3.4 Le secrétariat de la CEE publie sur son site Web la liste des autorités d'homologation et des services techniques avec leurs coordonnées.

## **DEUXIÈME PARTIE : Normes que doivent respecter les services techniques visés dans la première partie de la présente annexe**

### **1. Activités concernant les essais aux fins de l'homologation de type, à mener conformément aux Règlements de l'ONU**

- 1.1 Catégorie A (essais exécutés dans leurs propres installations) :
- ISO/IEC 17025:2005 sur les prescriptions générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais.
- Un service technique désigné pour mener les activités de la catégorie A peut effectuer ou superviser les essais conformément aux Règlements de l'ONU pour lesquels il a été désigné, dans les installations du constructeur ou de son représentant.
- 1.2 Catégorie B (supervision des essais exécutés dans les installations du constructeur ou dans les installations de son représentant) :
- ISO/IEC 17020:2012 sur les critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.
- Avant d'exécuter ou de superviser un essai dans les installations d'un constructeur ou de son représentant, le service technique doit vérifier que les locaux d'essai et les dispositifs de mesure satisfont aux prescriptions appropriées de la norme visée au paragraphe 1.1.

### **2. Activités concernant la conformité de la production**

- 2.1 Catégorie C (procédure à suivre pour effectuer l'évaluation et la surveillance initiales du système de gestion de la qualité du constructeur) :
- ISO/IEC 17021:2015 sur les prescriptions générales concernant les organismes d'évaluation chargés de l'évaluation et de la certification/de l'enregistrement des systèmes de gestion de la qualité.

- 2.2 Catégorie D (inspection ou essais concernant des échantillons de production ou supervision de ces opérations) :  
ISO/IEC 17020:2012 sur les critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.

### TROISIÈME PARTIE : Procédure à suivre pour évaluer les services techniques

#### 1. Objet

- 1.1 Cette partie de l'annexe 2 établit les conditions dans lesquelles l'autorité compétente visée au paragraphe 2 de la première partie de la présente annexe doit mener la procédure d'évaluation des services techniques.
- 1.2 Ces prescriptions doivent s'appliquer *mutatis mutandis* à tous les services techniques, quel que soit leur statut juridique (organisation indépendante, constructeur ou autorité d'homologation faisant fonction de service technique).

#### 2. Principes à respecter au cours de l'évaluation

L'évaluation doit se caractériser par le respect des principes suivants :

- a) L'indépendance, condition *sine qua non* de l'impartialité et de l'objectivité des conclusions ;
- b) Une méthode fondée sur des observations factuelles, garantie de conclusions fiables et reproductibles.

Les contrôleurs doivent être dignes de confiance et intègres et respecter les règles de confidentialité et de discrétion. Ils doivent rendre leurs conclusions avec fidélité et précision.

#### 3. Compétences des contrôleurs

- 3.1 Les évaluations ne peuvent être effectuées que par des contrôleurs ayant les connaissances techniques et administratives nécessaires pour les mener à bien.
- 3.2 Les contrôleurs doivent être spécialement formés pour mener des activités d'évaluation. Ils doivent en outre avoir une connaissance précise du domaine technique dans lequel le service technique exercera ses activités.
- 3.3 Sans préjudice des dispositions des paragraphes 3.1 et 3.2 ci-dessus, l'évaluation visée au paragraphe 2.5 de la première partie de la présente annexe doit être menée par des contrôleurs étrangers aux activités sur lesquelles porte l'évaluation.

#### 4. Demande de désignation

- 4.1 Un représentant dûment habilité du service technique demandeur doit présenter à l'autorité compétente une demande officielle comprenant au minimum les éléments suivants :
- a) Des données de nature générale concernant le service technique, notamment la raison sociale, le nom, les adresses, le statut juridique et des données sur les ressources humaines et techniques ;
  - b) Une description détaillée du personnel en charge des essais et/ou des inspections et du personnel d'encadrement comprenant leur curriculum vitae et précisant les formations qu'ils ont reçues et leurs compétences professionnelles ;
  - c) En plus de ce qui précède, les services techniques qui utilisent des méthodes d'essai virtuelles doivent apporter la preuve de leur capacité à travailler dans un environnement assisté par ordinateur ;
  - d) Des informations générales concernant le service technique, telles que la nature de ses activités, sa place au sein d'une entité constituée plus grande, le cas échéant, et l'adresse de toutes ses installations visées par la désignation ;
  - e) Un document par lequel le service technique accepte l'obligation de respecter les prescriptions concernant la désignation ainsi que les autres obligations qui lui incombent en ce qui concerne les Règlements de l'ONU pour lesquels il est désigné ;
  - f) Une description des activités d'évaluation de la conformité que le service technique mène dans le cadre des Règlements de l'ONU applicables ainsi qu'une liste des Règlements de l'ONU pour lesquels le service technique sollicite la désignation, avec indication de ses limites de capacité s'il y a lieu ;
  - g) Une copie du manuel d'assurance qualité ou des règles de fonctionnement du service technique.

- 4.2 L'autorité compétente doit vérifier la validité des informations fournies par le service technique.
- 4.3 Le service technique doit prévenir l'autorité d'homologation de toute modification apportée aux informations communiquées conformément au paragraphe 4.1.

## **5. Examen des ressources**

L'autorité compétente doit vérifier qu'elle est apte à procéder à l'évaluation du service technique, qu'il s'agisse de sa propre politique, de ses compétences ou de l'existence de contrôleurs et d'experts compétents disponibles.

## **6. Sous-traitance de l'évaluation**

- 6.1 L'autorité compétente peut sous-traiter une partie de l'évaluation à une autre autorité désignée ou demander à d'autres autorités compétentes de mettre à sa disposition des experts techniques qui l'aideront à s'acquitter de sa tâche. Les sous-traitants et les experts doivent être acceptés par le service technique demandeur.
- 6.2 L'autorité compétente doit tenir compte des certificats d'agrément pertinents afin de mener à bien son évaluation globale du service technique.

## **7. Préparation de l'évaluation**

- 7.1 L'autorité compétente doit constituer une équipe d'évaluation en bonne et due forme. Elle doit s'assurer que cette équipe a les compétences techniques nécessaires pour s'acquitter de chacune des tâches qui lui sont confiées. Dans son ensemble, cette équipe doit en particulier :
  - a) Avoir une bonne connaissance du domaine précis pour lequel la désignation est demandée ;
  - b) Avoir des connaissances suffisantes pour évaluer de manière fiable l'aptitude du service technique à exercer ses activités dans ce domaine.
- 7.2 L'autorité compétente doit définir clairement la tâche qui est assignée à l'équipe d'évaluation. Le travail de l'équipe d'évaluation consiste à examiner les documents reçus du service technique demandeur et à procéder à l'évaluation sur site.
- 7.3 L'autorité compétente doit convenir avec le service technique et l'équipe d'évaluation désignée de la date et du calendrier de l'évaluation. Toutefois, c'est à l'autorité compétente qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que cette date cadre avec le plan de surveillance et de réévaluation.
- 7.4 L'autorité compétente doit veiller à ce que l'équipe d'évaluation dispose des documents appropriés concernant les critères, des comptes rendus des évaluations précédentes ainsi que des documents et dossiers pertinents concernant le service technique.

## **8. Évaluation sur site**

L'équipe d'évaluation doit procéder à l'évaluation du service technique dans les locaux où il mène une ou plusieurs de ses activités principales et, s'il y a lieu, inspecter certaines autres installations où le service technique opère.

## **9. Analyse des conclusions et rapport d'évaluation**

- 9.1 L'équipe d'évaluation doit analyser toutes les informations et données pertinentes recueillies pendant l'examen des documents et des dossiers et lors de l'évaluation sur site. Cette analyse doit être suffisamment approfondie pour permettre de déterminer le niveau de compétence du service technique et la mesure dans laquelle il remplit les conditions requises pour être désigné.
- 9.2 L'autorité compétente doit veiller à ce que les procédures d'établissement des rapports satisfassent aux prescriptions suivantes :
  - 9.2.1 L'équipe d'évaluation et le service technique doivent se réunir avant de quitter le site. Lors de cette réunion, l'équipe d'évaluation doit remettre au service technique un compte rendu écrit et/ou rendre compte oralement des conclusions qu'elle a tirées de son analyse. Le service technique doit pouvoir poser des questions sur ces conclusions, notamment, le cas échéant, sur celles qui concernent les prescriptions non respectées et sur leur fondement ;

- 9.2.2 Un rapport écrit portant sur les résultats de l'évaluation doit être remis rapidement au service technique. Ce rapport d'évaluation doit contenir des observations sur la compétence et la conformité et mettre en évidence, le cas échéant, les problèmes de non-conformité auxquels il faudra remédier afin que soient remplies toutes les conditions requises pour la désignation ;
- 9.2.3 Le service technique doit être invité à donner suite au rapport d'évaluation et à décrire les mesures concrètes qu'il a prises ou qu'il compte prendre, dans un délai donné, pour remédier à tout problème de non-conformité ayant été mis en évidence.
- 9.3 L'autorité compétente doit veiller à ce que les mesures prises par le service technique pour remédier aux problèmes de non-conformité soient suffisantes et efficaces. Si tel n'est pas le cas, de nouvelles informations doivent être demandées au service technique. On peut en outre lui demander d'apporter la preuve que des mesures ont effectivement été prises ou procéder à une évaluation de suivi pour vérifier que des mesures correctives ont effectivement été mises en œuvre.
- 9.4 Le rapport d'évaluation doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :
- Identification unique du service technique ;
  - Date(s) de l'évaluation sur site ;
  - Nom(s) du (des) contrôleur(s) et/ou des experts qui ont participé à l'évaluation ;
  - Identification unique de toutes les installations évaluées ;
  - Domaine pour lequel la désignation a été demandée et sur lequel a porté l'évaluation ;
  - Déclaration sur la validité de l'organisation interne et des procédures adoptées par le service technique qui témoigne de ses compétences, établie à la lumière du respect des conditions requises pour la désignation ;
  - Renseignements sur le règlement de tous les problèmes de non-conformité ;
  - Déclaration indiquant s'il y a lieu ou non de désigner ou de confirmer le service technique examiné et, dans l'affirmative, précisant le domaine concerné par cette désignation.

## 10. Accord/confirmation d'une désignation

- 10.1 L'autorité compétente doit décider sans retard excessif, sur la base du ou des rapports et de tout autre renseignement pertinent, s'il y a lieu ou non d'accorder, de confirmer ou de prolonger la désignation.
- 10.2 L'autorité compétente doit délivrer au service technique un certificat comprenant les éléments suivants :
- L'identité et le logo de l'autorité compétente ;
  - L'identité unique du service technique désigné ;
  - La date effective de l'octroi de la désignation et la date à laquelle elle expire ;
  - Une brève description ou une mention du domaine visé par la désignation (Règlements de l'ONU applicables en tout ou partie) ;
  - Une déclaration de conformité et une référence à la présente annexe.

## 11. Réévaluation et surveillance

- 11.1 La différence entre une réévaluation et une première évaluation réside dans le fait qu'il faut tenir compte lors de la réévaluation de l'expérience acquise à l'occasion des évaluations précédentes. Une évaluation sur site faite à l'occasion d'une activité de surveillance est moins détaillée qu'une réévaluation.
- 11.2 L'autorité compétente doit établir un plan de réévaluation et de surveillance pour chaque service technique désigné de telle sorte que des échantillons représentatifs du domaine visé par la désignation fassent régulièrement l'objet d'une évaluation.

La durée de l'intervalle entre deux évaluations sur site, qu'il s'agisse d'une réévaluation ou d'une surveillance, dépend de la stabilité attestée à laquelle le service technique est parvenu.

- 11.3 Si, à l'occasion d'une surveillance ou d'une réévaluation, des problèmes de non-conformité sont mis en évidence, l'autorité compétente doit fixer un délai précis pour la mise en œuvre de mesures correctives.
- 11.4 Lorsque les mesures visant à remédier aux problèmes ou à améliorer la situation n'ont pas été prises ou qu'elles sont jugées insuffisantes, l'autorité compétente doit prendre des mesures appropriées telles que l'organisation d'une nouvelle évaluation, la suspension/le retrait de la désignation pour une ou plusieurs des activités pour lesquelles le service technique a été désigné.
- 11.5 Lorsque l'autorité compétente décide de suspendre ou de retirer la désignation d'un service technique, elle doit l'en informer par pli recommandé et en informer également le secrétariat de la CEE. Dans tous les cas, l'autorité compétente doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la continuité des activités déjà entreprises par le service technique.

## **12. Registres concernant les services techniques désignés**

- 12.1 L'autorité compétente doit tenir des registres sur les services techniques prouvant que les conditions requises pour la désignation, notamment en ce qui concerne la compétence, ont effectivement été remplies.
- 12.2 L'autorité compétente doit veiller à ce que le caractère confidentiel des données figurant dans les registres soit respecté.
- 12.3 Les registres concernant les services techniques doivent comporter au moins les éléments suivants :
  - a) La correspondance pertinente ;
  - b) Les procès-verbaux et rapports d'évaluation ;
  - c) Les copies des certificats de désignation.

## **ANNEXE 3**

### **Procédure d'homologation de type de l'ONU**

#### **1. Demande d'homologation de type de l'ONU et marche à suivre**

- 1.1 Une demande d'homologation de type de l'ONU doit être présentée à l'autorité d'homologation d'une Partie contractante par le constructeur ou son représentant habilité (ci-après dénommé « le demandeur »).
- 1.2 Une seule demande peut être soumise pour un type particulier de véhicule, d'équipement ou de pièce et elle ne peut l'être que dans une seule Partie contractante appliquant le Règlement de l'ONU en vertu duquel l'homologation de type est demandée. Une demande distincte doit être présentée pour chaque type à homologuer.
- 1.3 La demande doit être accompagnée des informations précisées dans le Règlement de l'ONU en vertu duquel l'homologation est sollicitée. Il s'agit notamment d'une description détaillée des caractéristiques du type à homologuer, assortie de dessins, de schémas et d'illustrations selon les cas.
- 1.4 L'autorité d'homologation peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toute autre information complémentaire pour permettre de décider quels essais sont nécessaires à l'homologation ou pour faciliter leur exécution.
- 1.5 Le demandeur doit mettre à la disposition de l'autorité d'homologation tous les véhicules à roues, équipements et pièces nécessaires à l'exécution des essais requis par le Règlement de l'ONU en vertu duquel l'homologation est sollicitée.
- 1.6 La conformité avec les prescriptions énoncées dans le Règlement de l'ONU doit être démontrée par des essais appropriés effectués sur des véhicules à roues, des équipements et des pièces qui soient représentatifs du type à homologuer.

L'autorité d'homologation doit appliquer le principe du « pire des scénarios », en choisissant pour l'essai la variante ou la version du type spécifié qui représentera le type à approuver dans les pires conditions. La décision prise ainsi que sa justification doivent être consignées dans le dossier d'homologation.

Le constructeur peut toutefois choisir, avec l'accord de l'autorité d'homologation, un véhicule, un équipement ou une pièce qui, bien que non représentatif du type à homologuer, réunit un certain nombre de caractéristiques très défavorables en ce qui concerne le niveau d'efficacité exigé par le Règlement de l'ONU. On peut utiliser des méthodes d'essai virtuel pour aider à déterminer quel pire des scénarios choisir.

- 1.7 Les essais d'homologation doivent être effectués ou supervisés par les services techniques. Les procédures d'essai à appliquer et les équipements et outils spécifiques doivent être ceux qui sont spécifiés dans les Règlements de l'ONU.
- 1.8 Les procédures d'essai décrites aux paragraphes 1.6 et 1.7 ci-dessus peuvent être remplacées si le demandeur le souhaite par des essais virtuels pour autant que ce soit prévu par les Règlements de l'ONU concernés et sous réserve que soient remplies les conditions générales qui figurent à l'annexe 8 de l'Accord de 1958.
- 1.9 Les Parties contractantes ne doivent délivrer des homologations de type que lorsque le respect des prescriptions concernant la conformité de production de l'annexe 1 à l'Accord de 1958 est avéré.
- 1.10 Lorsque les essais d'homologation ont démontré que le type en question satisfait aux prescriptions techniques du Règlement de l'ONU il faut lui délivrer une homologation, lui attribuer un numéro d'homologation conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 et affecter une marque d'homologation à chaque type conformément aux dispositions spécifiques du Règlement de l'ONU concerné.
- 1.11 L'autorité d'homologation doit s'assurer que le dossier d'homologation comprend les pièces suivantes :
  - a) Une note concernant le choix du scénario le plus défavorable et la justification de ce choix. Elle peut être complétée par des renseignements fournis par le constructeur ;
  - b) Une note concernant une éventuelle interprétation technique importante à laquelle il a été procédé, les différentes modalités d'essai appliquées ou les nouvelles technologies adoptées ;
  - c) Un procès-verbal d'essai établi par le service technique et contenant les valeurs enregistrées lors des mesures et essais prescrits par le Règlement de l'ONU ;
  - d) Des documents d'information émanant du constructeur et précisant les caractéristiques du type à homologuer ;
  - e) Une déclaration de conformité aux prescriptions concernant la production contenues dans l'annexe 1 de l'Accord de 1958 indiquant lesquels parmi les arrangements mentionnés au paragraphe 1.3 de cette même annexe ont servi de base à l'évaluation initiale, ainsi que la date de cette évaluation et de toute activité de surveillance ;
  - f) Le certificat d'homologation de type.

## 2. Modifications des homologations de type de l'ONU

- 2.1 Le constructeur qui détient une homologation de type de l'ONU pour son véhicule, son équipement ou sa pièce doit informer sans délai la Partie contractante qui a délivré cette homologation de toute modification apportée aux caractéristiques du type consignées dans le dossier d'information qui est évoqué au paragraphe 1.3.
- 2.2 La Partie contractante doit décider laquelle des deux procédures décrites aux paragraphes 2.5 et 2.6 il convient de suivre pour modifier l'homologation de type de l'ONU. En cas de besoin, elle peut décider, en consultation avec le constructeur, qu'il convient d'accorder une nouvelle homologation de type.
- 2.3 Une demande de modification d'homologation de type de l'ONU ne peut être soumise qu'à la Partie contractante qui a délivré l'homologation de type initiale.
- 2.4 Si la Partie contractante juge nécessaire de procéder à des inspections ou à des essais pour les besoins de la modification de l'homologation de type de l'ONU, elle doit en informer le constructeur.
- 2.5 Lorsque les caractéristiques du type consignées dans le dossier d'information et le procès-verbal d'essai ont changé et que la Partie contractante considère que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences négatives notables sur le plan de l'environnement et/ou de la sécurité fonctionnelle et qu'en tout état de cause le type reste conforme aux prescriptions du Règlement de l'ONU concerné, la modification de l'homologation de type de l'ONU peut être considérée comme une « révision ».

Dans un tel cas, la Partie contractante doit publier les pages révisées du dossier d'information et du procès-verbal d'essai, le cas échéant, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature de la modification et

la date de republication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d'information et du procès-verbal d'essai, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette exigence.

- 2.6 La modification d'une homologation de type de l'ONU doit être considérée comme une « extension » si outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d'information :
- a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires ; ou
  - b) Une quelconque information figurant dans la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée ; ou
  - c) L'homologation en vertu d'une série d'amendements ultérieure est demandée après son entrée en vigueur et elle peut être accordée pour autant que les prescriptions de cette série d'amendements ultérieure soient respectées.
- 2.7 La confirmation de l'homologation ou le refus de modifier l'homologation de type de l'ONU, avec indication des modifications apportées, doit être notifiée aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 qui appliquent le Règlement de l'ONU par l'intermédiaire de la fiche de communication. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'homologation et des procès-verbaux d'essai, annexée à la fiche de communication, doit être modifiée en conséquence de manière à ce que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente.
- 2.8 L'autorité d'homologation de type qui accorde l'extension d'homologation doit actualiser le numéro d'homologation à l'aide d'un numéro d'extension incrémenté en fonction du nombre d'extension successives déjà accordées conformément à l'annexe 4 à l'Accord de 1958 et établir une fiche de communication révisée portant ce numéro d'extension.

## ANNEXE 4

### Numérotation des homologations de type de l'ONU

1. À compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1958, les Parties contractantes doivent délivrer un numéro d'homologation de type conformément aux paragraphes 1.10 et 2.8 de l'annexe 3 pour chaque nouvelle homologation de type et chaque extension d'une telle homologation.
2. À compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1958 et quelles que puissent être les dispositions relatives aux marques d'homologation figurant dans quelque version que ce soit des Règlements de l'ONU, le constructeur doit apposer une marque d'homologation, le cas échéant, conformément aux dispositions du Règlement pertinent mais en utilisant dans cette marque les deux premiers chiffres de la section 2 et les chiffres de la section 3 du numéro d'homologation tel qu'il est mentionné dans la présente annexe en tant que numéro d'homologation pour chaque véhicule à roues, équipements ou pièce qui s'est vu délivrer une nouvelle homologation ou accorder une extension d'homologation. Cette disposition ne s'applique toutefois pas lorsqu'un Règlement de l'ONU impose que la marque d'homologation comporte un code d'homologation ou d'identification plutôt qu'un numéro d'homologation. Les zéros qui précèdent les chiffres de la section 3 peuvent être omis.
3. Chaque type homologué doit recevoir un numéro d'homologation composé de 4 sections séparées par le caractère « \* ».  
*Section 1 :* La majuscule « E » suivie du numéro distinctif de la Partie contractante qui a délivré l'homologation de type.  
*Section 2 :* Le numéro du Règlement de l'ONU pertinent suivi de la lettre « R », puis, successivement par :
  - a) Deux chiffres (précédés de zéros le cas échéant) indiquant la série d'amendements qui introduit les dispositions techniques du Règlement de l'ONU appliqué pour l'homologation (00 pour le Règlement sous sa forme initiale) ;
  - b) Une barre oblique et deux chiffres (précédés de zéros le cas échéant) indiquant le numéro du complément à la série d'amendements appliquée pour l'homologation (00 pour la série d'amendements dans sa forme originale) ;
  - c) Une barre oblique et un ou deux caractère(s) indiquant le niveau de mise en œuvre, le cas échéant.

*Section 3 :* Un nombre séquentiel de quatre chiffres (commençant par des zéros le cas échéant). La séquence commence à 0001.

*Section 4 :* Un nombre séquentiel de deux chiffres (commençant par des zéros le cas échéant) pour indiquer l'extension. La séquence commence à 00.

Tous les chiffres doivent être des chiffres arabes.

4. Une même Partie contractante ne peut attribuer le même numéro à une autre homologation.

Exemples :

Exemple de la deuxième extension de la quatrième homologation délivrée par les Pays-Bas en vertu du Règlement n° 58 de l'ONU dans sa forme originale :


E4\*58R00/00\*0004\*02

Exemple de la première extension de la 2439<sup>e</sup> homologation de type délivrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vertu de la troisième série d'amendements du Règlement n° 83 de l'ONU pour un véhicule de catégorie M, N<sub>1</sub> classe I en ce qui concerne les émissions de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant :

E11\*83R03/00/J\*2439\*01

## ANNEXE 5

### Échange de renseignements sur les homologations

1. Lorsqu'une autorité d'homologation est tenue ou priée de fournir une copie d'une homologation et des pièces qui lui sont jointes, elle peut envoyer ces documents sur papier, ou par courriel sous forme électronique, ou encore en utilisant la base de données en ligne sécurisée établie par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.
2. Parmi les documents stockés dans la base de données en ligne sécurisée doivent figurer au moins les documents spécifiés dans chaque Règlement de l'ONU, à savoir les documents informant les Parties contractantes d'une homologation, d'une extension, d'un refus ou d'un retrait d'homologation, ou encore d'un arrêt définitif de la production d'un type de véhicule, d'un équipement ou d'une pièce conformément audit Règlement.
3. Si les homologations de type applicable à un véhicule à roues, un équipement ou une pièce sont enregistrées dans la base de données en ligne sécurisée de la CEE, les marques d'homologation requises en vertu du Règlement de l'ONU peuvent être remplacées par un identifiant unique (UI) précédé du symbole  (sauf dispositions contraires dans le Règlement). Cet identifiant unique doit être produit automatiquement par le logiciel de la base de données.
4. Toutes les Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU doivent avoir accès, au moyen de l'identifiant unique, à l'information concernant ce Règlement qui est enregistrée dans la base de données. Elles auront ainsi accès à l'information pertinente concernant une ou plusieurs homologations.
5. L'échange de documents électronique concernant les homologations de type au moyen de la base de données en ligne sécurisée aux fins du déroulement efficace du processus d'homologation, compte tenu des droits d'accès définis par les Parties contractantes, peuvent au besoin être prescrites dans les Règlements de l'ONU annexés au présent Accord.

## ANNEXE 6

### Procédures de règlement des questions d'interprétation liées à l'application des Règlements de l'ONU et à l'octroi d'homologation en vertu de ces Règlements

#### 1. Interprétation préalable à la délivrance d'une homologation de type de l'ONU

Lorsqu'une demande d'homologation de type de l'ONU exige que l'autorité d'homologation procède à une interprétation approfondie du Règlement en question, ou si le demandeur de l'homologation réclame une telle interprétation, l'autorité d'homologation doit, avant de se prononcer, solliciter l'avis d'autres autorités d'homologation après les avoir dûment informées.

L'autorité d'homologation concernée doit informer les autres autorités d'homologation appliquant le Règlement de l'ONU du problème et de la solution qu'elle propose et joindre tout renseignement communiqué par le constructeur à ce sujet. Cela devrait se faire en général par courrier électronique. Le délai de réponse doit être fixé à quatorze jours :

- a) Compte tenu de toutes les observations reçues, l'autorité d'homologation peut alors délivrer des homologations conformément à la nouvelle interprétation ;
- b) S'il lui est impossible de prendre une décision tenant compte des observations reçues, l'autorité d'homologation doit demander des éclaircissements en appliquant la procédure décrite au paragraphe 3 ci-dessous.

#### 2. Problèmes d'interprétation postérieurs à la délivrance de l'homologation de type de l'ONU

Lorsque des interprétations différentes existent entre les Parties contractantes après la délivrance d'une homologation, il faut appliquer la procédure suivante :

En premier lieu, les Parties contractantes concernées doivent s'efforcer de résoudre la question d'un commun accord. Cela suppose que soient établis des contacts et que chaque Partie contractante revoie les procédures d'essai et d'homologation du véhicule à roues, de l'équipement ou faisant l'objet de la controverse. Il faut procéder comme suit :

- a) Si une erreur est admise par une autorité d'homologation, elle doit prendre des mesures conformément aux dispositions de l'Accord de 1958 et, en particulier, de l'article 4 ;
- b) Lorsqu'un accord intervient et qu'il nécessite une interprétation nouvelle ou différente de la pratique en vigueur (de la part de chaque Partie contractante), les autres Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU concerné doivent en être avisées d'urgence. Les autres Parties doivent disposer de quatorze jours pour présenter leurs observations relatives à cet accord, après quoi les autorités d'homologation, tenant compte de tous les commentaires reçus, peuvent délivrer des homologations conformément à la nouvelle interprétation ;
- c) S'il n'est pas possible de parvenir à un accord, les Parties contractantes concernées doivent recourir à la procédure d'arbitrage prévue au paragraphe 3 ci-dessous ;
- d) En tout état de cause, la question doit être portée à l'attention du groupe de travail subsidiaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). S'il le juge nécessaire, le groupe de travail subsidiaire doit soumettre au WP.29 tout amendement réglementaire destiné à régler les différences d'interprétation.

#### 3. Procédure d'arbitrage par le WP.29 et ses groupes de travail subsidiaires

Il appartient aux Présidents des groupes de travail subsidiaires d'identifier les problèmes résultant d'interprétations divergentes entre Parties contractantes concernant l'application de Règlements de l'ONU et la délivrance d'homologations de type en vertu de ces Règlements ainsi que de faire le nécessaire au plus tôt pour régler les questions d'interprétation.

Le Président de chaque groupe de travail doit mettre au point les procédures nécessaires à la solution de ce genre de questions, afin de pouvoir apporter la preuve au WP.29 que :

- a) Les différentes opinions des autorités d'homologation des Parties contractantes concernées ont été dûment prises en considération, ainsi que celles d'autres Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU ;
- b) Les décisions prises se fondent sur des considérations techniques judicieuses tenant dûment compte de tous les aspects du sujet considéré ;

- c) Toute décision est prise à l'unanimité, autant que faire se peut ; et
- d) Les procédures sont transparentes et vérifiables.

Si cela est nécessaire pour résoudre le problème, le Président a le pouvoir d'ajouter à l'ordre du jour de la session suivante de son groupe de travail subsidiaire un nouveau point relatif à cette question sans avoir besoin de l'aval préalable du WP.29. Il est alors tenu de rendre compte de l'évolution de la situation au WP.29 dès que possible.

À l'issue de l'arbitrage, le Président doit faire rapport au WP.29.

3.1 Lorsque la question peut être résolue dans le cadre du texte réglementaire actuel :

L'interprétation du Règlement de l'ONU adoptée au sein du groupe de travail doit être appliquée et les autorités d'homologation doivent délivrer des homologations en conséquence.

3.2 Lorsque la question ne peut pas être résolue dans le cadre du texte réglementaire actuel :

Le WP.29 doit être tenu informé du problème et doit charger le groupe de travail subsidiaire concerné d'étudier la question à titre prioritaire lors de sa prochaine session, dont l'ordre du jour doit être modifié en conséquence.

Le groupe de travail subsidiaire doit examiner toutes les propositions relatives à l'interprétation et doit soumettre au WP.29 des propositions officielles d'amendement du Règlement de l'ONU selon les procédures normales. Le WP.29 examine la question à titre prioritaire à sa réunion suivante.

## ANNEXE 7

### Procédure d'homologation par dérogation concernant les nouvelles technologies

1. Les Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU peuvent, à la demande du constructeur, accorder une homologation par dérogation en vertu de ce Règlement en ce qui concerne un véhicule, un équipement ou une pièce qui intègre de nouvelles technologies incompatibles avec une ou plusieurs prescriptions de ce Règlement de l'ONU, pour autant que le Comité d'administration de l'Accord de 1958 ait donné son accord selon la procédure décrite aux paragraphes 2 à 12 de la présente annexe.
2. En attendant que soit prise la décision d'autoriser ou non une telle homologation par dérogation, la Partie contractante appliquant le Règlement de l'ONU peut délivrer une homologation provisoire pour son territoire exclusivement. D'autres Parties contractantes appliquant ce Règlement peuvent décider d'accepter cette homologation provisoire sur leur territoire.
3. La Partie contractante délivrant l'homologation provisoire mentionnée au paragraphe 2 de la présente annexe doit informer le Comité d'administration de sa décision et lui communiquer un dossier comportant les éléments suivants :
  - a) Les raisons pour lesquelles les technologies ou concepts en question font que le véhicule, l'équipement ou la pièce est incompatible avec les prescriptions du Règlement de l'ONU ;
  - b) Une description des questions de sécurité, d'environnement ou autres, ainsi que des mesures prises ;
  - c) Une description des essais et de leurs résultats, démontrant que, par comparaison avec les prescriptions pour lesquelles une exemption est demandée, au moins un niveau équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré ;
  - d) Une demande d'autorisation de délivrer une homologation par dérogation conformément au Règlement de l'ONU en ce qui concerne le type de véhicule, d'équipement ou de pièce en question.
4. Le Comité d'administration doit examiner la totalité des éléments mentionnés au paragraphe 3 de la présente annexe lors de sa session qui suit la réception de la notification, pour autant que cette notification soit parvenue au moins trois mois avant la session. Après avoir examiné ces éléments, le Comité d'administration peut décider d'accepter ou de rejeter la demande d'autorisation de délivrer une homologation par dérogation, ou de renvoyer la question au groupe de travail subsidiaire compétent.

5. Le Comité d'administration doit prendre sa décision conformément à la procédure indiquée à l'article 8 de l'appendice.
6. La demande d'autorisation de délivrer une homologation par dérogation en vertu d'un Règlement de l'ONU, visée au paragraphe 3 de la présente annexe, est considérée comme approuvée à moins que dans un délai d'un mois à partir de la notification par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe de la décision d'autorisation prise par le Comité d'administration, plus d'un cinquième des Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU au moment de la notification aient fait part de leur désaccord au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe.
7. Lorsque l'autorisation de délivrer l'homologation par dérogation est adoptée, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe doit en informer au plus vite les Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU concerné.

À compter de la date de cette notification, la Partie contractante visée au paragraphe 3 de la présente annexe peut délivrer l'homologation par dérogation en vertu du Règlement de l'ONU. Cette homologation par dérogation doit être acceptée par les Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU, à l'exception de celles qui ont notifié au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe leur désaccord ou leur intention de ne pas accepter l'homologation par dérogation immédiatement. Ces Parties contractantes qui ont fait part de leur opposition à l'autorisation donnée par le Comité d'administration, ou de leur intention de ne pas accepter l'homologation par dérogation immédiatement, peuvent ultérieurement décider d'accepter l'homologation par dérogation en notifiant leur décision au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe.

8. Le Comité d'administration doit préciser dans la décision d'autorisation s'il existe des restrictions à l'homologation par dérogation. Les limites dans le temps ne doivent pas être inférieures à trente-six mois. Les Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU doivent accepter l'homologation par dérogation au moins jusqu'à la date d'expiration de la limite dans le temps, s'il existe une telle limite, ou, lorsque le Règlement visé est ultérieurement modifié conformément aux paragraphes 9 et 10 de la présente annexe pour prendre en compte la technologie couverte par l'homologation par dérogation, jusqu'à la date à compter de laquelle les Parties contractantes peuvent refuser de délivrer des homologations en vertu de la précédente version du Règlement de l'ONU, la première de ces deux dates prévalant.

La Partie contractante autorisée à délivrer l'homologation par dérogation doit s'assurer que le constructeur respecte pleinement l'ensemble des restrictions liées à cette homologation et que la fiche de communication indique clairement que l'homologation est accordée par dérogation, sur autorisation du Comité d'administration.

9. Le Comité d'administration doit dans le même temps informer le groupe de travail subsidiaire responsable du Règlement de l'ONU de l'autorisation de délivrer l'homologation par dérogation qui a été donnée.

La Partie contractante autorisée à délivrer l'homologation par dérogation doit soumettre au groupe de travail subsidiaire responsable du Règlement de l'ONU une proposition de modification visant à adapter ce Règlement à l'évolution technologique. Elle doit le faire au plus tard à la session du groupe de travail subsidiaire qui suit la notification de la décision d'autorisation par le Comité d'administration, conformément au paragraphe 6 de la présente annexe.

10. Dès que le Règlement de l'ONU a été modifié pour prendre en compte la technologie pour laquelle l'homologation par dérogation a été autorisée et qu'il est entré en vigueur, le constructeur est autorisé à demander une homologation de type en vertu du Règlement modifié, de façon à remplacer l'homologation par dérogation précédemment accordée. Lorsqu'elle délivre cette homologation de type, l'autorité d'homologation doit, dès qu'elle le peut raisonnablement, retirer l'homologation par dérogation ou informer l'autorité d'homologation ayant accordé l'homologation par dérogation que celle-ci doit être retirée.

11. Si la procédure de modification du Règlement de l'ONU n'est pas achevée avant l'expiration de la limite dans le temps prévue au paragraphe 8 de la présente annexe, il est possible de prolonger la période de validité de l'homologation par dérogation, à la demande de la Partie contractante qui l'a délivrée, sous réserve d'une décision adoptée conformément à la procédure décrite aux paragraphes 2 et 3 de la présente annexe. Toutefois, si la Partie contractante qui a été autorisée à délivrer l'homologation par dérogation n'a pas réussi à soumettre une proposition de modification du Règlement de l'ONU avant le délai fixé au paragraphe 9 de la présente annexe, elle doit immédiatement retirer cette homologation par dérogation, en tenant néanmoins compte de la limite de temps prévue au paragraphe 8 de la présente annexe. La Partie contractante qui a retiré l'homologation par dérogation doit en informer le Comité d'administration à sa session suivante.

12. Si le Comité d'administration décide de refuser une autorisation de délivrer une homologation par dérogation, la Partie contractante qui a délivré l'homologation provisoire mentionnée au paragraphe 2 de la présente annexe peut la retirer. Dans ce cas, la Partie contractante doit immédiatement prévenir le détenteur de l'homologation provisoire, accordée conformément au paragraphe 2 de la présente annexe, qu'elle sera retirée six mois après la date de la décision, compte tenu du fait que l'homologation provisoire doit être valable au moins pendant douze mois à partir du moment où elle est accordée.

## ANNEXE 8

### Conditions générales imposées pour les méthodes virtuelles d'essai

#### 1. Schéma d'essai virtuel

Le modèle d'essai virtuel suivant doit être utilisé comme structure de base pour la description et la réalisation d'essais virtuels :

- a) Objet ;
- b) Modèle de structure ;
- c) Conditions limites ;
- d) Hypothèses de charge ;
- e) Calcul ;
- f) Évaluation ;
- g) Documents.

#### 2. Fondamentaux de la simulation et du calcul par ordinateur

##### 2.1 Modèle mathématique

Le modèle mathématique doit être fourni par le constructeur. Il doit refléter la complexité de la structure du véhicule, de l'équipement ou de la pièce qu'il convient de soumettre aux essais conformément aux prescriptions du Règlement de l'ONU visé et de ses conditions limites.

Les mêmes dispositions sont applicables, *mutatis mutandis*, aux essais de composants indépendants du véhicule.

##### 2.2 Processus de validation du modèle mathématique

Le modèle mathématique doit être validé par comparaison avec les conditions d'essai réelles.

À cet effet, il faut procéder à un essai physique pour pouvoir comparer les résultats obtenus avec ceux du modèle mathématique. La comparabilité des résultats de l'essai doit être démontrée. Un rapport de validation doit être rédigé par le constructeur ou le service technique et soumis à l'autorité d'homologation.

Toute modification apportée au modèle mathématique ou au logiciel et susceptible d'invalider le rapport de validation doit être portée à l'attention de l'autorité d'homologation, laquelle peut demander qu'il soit procédé à une nouvelle validation.

##### 2.3 Documents

Les données et les outils auxiliaires utilisés pour la simulation et le calcul doivent être mis à disposition par le constructeur et documentés en fonction des besoins du service technique.

#### 3. Outils et assistance

À la demande de l'autorité d'homologation ou du service technique, le constructeur doit fournir les outils nécessaires, notamment les logiciels appropriés, ou y donner accès.

Il doit en outre apporter une assistance appropriée à l'autorité d'homologation ou au service technique.

La fourniture de l'accès et de l'assistance au service technique ne supprime aucune des obligations qui lui incombent en ce qui concerne les compétences de son personnel, le paiement des droits de licence et le respect de la confidentialité.

## 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 des documents 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 constituée 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 composés 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 premier

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 60 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 paragraphe 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 du document ECE/RCTE/CONF./4 tel que rectifié et amendé)<sup>1</sup>*

#### 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 internationale ~~[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 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.

<sup>1</sup> Les amendements à l'Accord notifiés par la Fédération de Russie au Bureau des affaires juridiques au moment de la rédaction de la présente publication (voir notification C.N.xxx.2018.TREATIES-XI.B.31) sont insérés entre crochets.

[L'expression « aptitude à la circulation » désigne l'aptitude d'un véhicule à être utilisé sur la voie publique conformément aux critères de sécurité et de préservation de l'environnement énoncés dans les Règles.

Le terme « homologation » désigne une procédure par laquelle il peut être certifié qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques pertinentes visées dans les Règlements annexés à l'Accord de Genève de 1958 ou dans la législation nationale ou régionale ;

Le terme « défauts » désigne les défauts techniques et les autres cas de non-respect constatés lors du contrôle technique ;

Le terme « inspecteur » désigne une personne habilitée par une Partie contractante ou son autorité compétente à effectuer des contrôles techniques dans un centre d'essai ou, selon le cas, au nom d'une autorité compétente ;

L'expression « autorité compétente » désigne l'autorité ou l'organisme public auquel une Partie contractante confie la responsabilité de gérer le système de contrôle technique, y compris, selon le cas, l'exécution des contrôles techniques ;

L'expression « centre d'essai » désigne un organisme ou un établissement public ou privé habilité par une Partie contractante à effectuer des contrôles techniques ;

L'expression « organisme de supervision » désigne un ou plusieurs organismes créés par une Partie contractante, ayant pour tâche la supervision des centres d'essai. Un organisme de supervision peut être rattaché à l'autorité (aux autorités) compétente(s).]

## Article 2

1. Après l'établissement d'une règle 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, 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.

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 [et les équipements] d'essai prévus pour démontrer que les performances satisfont aux prescriptions ;
- d. Les conditions relatives à l'octroi des certificats de contrôle ;
- 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 12 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'auront signé sans réserve de ratification ou auront 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 douze 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 1, 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 10.

#### Article 12

Les organes ou les établissements désignés par une Partie contractante peuvent procéder à des contrôles techniques périodiques en vertu du présent Accord au nom d'une autre Partie contractante, à condition que tant la Partie contractante où le véhicule est immatriculé que celle où les contrôles doivent être effectués soient d'accord.

#### 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 d'essai agréés de procéder aux essais de contrôle, de délivrer la confirmation de conformité avec les prescriptions du ou des Règles pertinentes annexées à l'Accord de Vienne de 1997 applicables au contrôle et d'indiquer à la rubrique no 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 distinctif du pays ou l'emblème des Nations Unies forme le dessus du Certificat plié.  
  
[Le certificat peut également être établi sous forme électronique, à condition qu'une copie papier certifiée conforme soit délivrée au besoin.]
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 périodique utilisés par les pays des 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.

### Teneur du Certificat international de contrôle technique

<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 60%;"> <p style="color: #0056b3; margin: 0;">Espace réservé au signe distinctif du pays ou à l'emblème des Nations Unies</p> </div>
<p>.....</p> <p>([Autorité administrative responsable du contrôle technique] [Autorité compétente])</p> <p>.....</p>
<p>CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE<sup>2</sup></p>

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

2 Titre en français.

### CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

1. Plaque d'immatriculation (Immatriculation) n° .....
2. Numéro de série du véhicule .....
3. Première immatriculation après construction (État, autorité) .....<sup>3</sup>
4. Date de première immatriculation après construction .....
5. Date du contrôle technique .....
- [6. Kilométrage indiqué par le compteur au moment du dernier contrôle (si possible) .....]

### CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

- [7.] Le présent certificat est délivré pour le véhicule désigné aux rubriques n<sup>os</sup> 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.
- [8.] Selon la ou les règles visées à la rubrique n° 7, le véhicule doit subir son prochain contrôle technique au plus tard le :  
Date (jour/mois/année)<sup>4</sup> .....
- [9.] Délivré par .....
- [10.] À (lieu) .....
- [11.] Date .....
- [12.] Signature .....

5

3 Si possible, autorité et État où a été effectuée la première immatriculation du véhicule après sa construction.

4 [Si le jour n'est pas précisé, on retiendra le dernier jour du mois.

5 ]Sceau ou cachet de l'autorité délivrant le certificat.

13. Contrôle(s) technique(s) périodique(s) ultérieur(s)<sup>6</sup> .....
- 13.1 Effectué par (Centre [d'essai ~~de contrôle technique~~]) .....<sup>7</sup>
- 13.2 .....  
(Cachet)
- 13.3 Date .....
- 13.4 Signature .....
- 13.5 Prochain contrôle à effectuer au plus tard en (mois/année) .....
- [13.6 Kilométrage indiqué par le compteur au moment du dernier contrôle (si possible) .....]

6 Compléter à nouveau dans les cases suivantes les rubriques 1[3].1 à 1[3].5 si le certificat ressort pour les contrôles périodiques annuels ultérieurs.

7 Nom, adresse, pays du Centre [d'essai ~~de contrôle technique~~] agréé par l'autorité compétente.

## APPENDICE 3

### Conformité des contrôles techniques périodiques

Avant d'agréer un centre d'essai, chaque Partie contractante ou son autorité compétente doit s'assurer de l'existence de dispositions et de procédures permettant de garantir l'objectivité et la qualité des contrôles techniques menés conformément aux méthodes définies dans les Règles.

Pour garantir durablement la qualité des essais, la Partie contractante doit mettre en place un système englobant les processus d'agrément, de surveillance et de retrait, de suspension ou d'annulation de l'autorisation d'effectuer des contrôles techniques.

Les dispositions et procédures satisfont aux exigences minimales énoncées ci-après. Afin de garantir la qualité des contrôles techniques, les Parties contractantes sont autorisées à adopter des prescriptions supplémentaires.

#### 1. Installations et équipements d'essai

- 1.1 Les Parties contractantes veillent à ce que les équipements d'essai utilisés pour effectuer des contrôles techniques respectent les prescriptions techniques minimales énoncées dans les Règles. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles.
- 1.2 Selon la catégorie des véhicules, les contrôles techniques sont effectués dans des installations adéquates et suffisamment spacieuses pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité.
- 1.3 Les Parties contractantes veillent à ce que les centres d'essai ou, selon le cas, l'autorité compétente entretiennent les installations et les équipements d'essai conformément aux spécifications du fabricant.
- 1.4 Les appareils de mesure sont périodiquement étalonnés et vérifiés conformément aux spécifications fournies par la Partie contractante concernée ou par le fabricant des équipements.

#### 2. Centres d'essai

- 2.1 Les centres d'essai dans lesquels les inspecteurs effectuent des contrôles techniques sont agréés par les Parties contractantes ou leurs autorités compétentes.
- 2.2 Pour répondre aux exigences minimales en matière de gestion de la qualité, les centres d'essai doivent être conformes aux prescriptions fixées par la Partie contractante qui délivre l'agrément. Les centres d'essai permettent de garantir l'objectivité et la qualité des contrôles techniques.

#### 3. Inspecteurs

- 3.1 On vérifiera que les inspecteurs disposent des connaissances, de l'expérience et des compétences voulues avant de les autoriser à effectuer des contrôles techniques périodiques.
- 3.2 Les Parties contractantes ou les autorités compétentes n'autorisent les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques qu'après que ceux-ci ont suivi une formation initiale et continue appropriée ou réussi un examen approprié, portant sur des aspects théoriques et pratiques.
- 3.3 Lorsqu'ils effectuent des contrôles techniques, les inspecteurs agissent de manière indépendante, sans que des conflits d'intérêts, y compris de nature économique ou personnelle, n'affectent leur jugement.
- 3.4 La personne qui soumet le véhicule au contrôle technique est informée de tout défaut constaté sur le véhicule et devant être corrigé.
- 3.5 Les résultats du contrôle technique ne doivent pas être falsifiés à des fins commerciales. Ils ne peuvent être modifiés, lorsque cela est nécessaire, que par l'organe de surveillance ou conformément à la procédure établie par l'autorité compétente, dans le cas où ils sont manifestement erronés.

#### 4. Surveillance des centres d'essai

- 4.1 Les Parties contractantes veillent à ce que les centres d'essai fassent l'objet d'une surveillance. Elles établissent les règles et les procédures relatives à l'organisation et aux activités des organes de surveillance, ainsi qu'aux exigences, y compris en matière d'indépendance, qui leur sont applicables.]

## ANNEXE V

### Liste des organisations non gouvernementales qui participent régulièrement aux activités du Forum mondial

<b>AAPC</b>	American Automotive Policy Council (Conseil américain de la politique en matière automobile) – <a href="http://www.americanautocouncil.org/">www.americanautocouncil.org/</a>
<b>AECC</b>	Association for Emissions Control by Catalyst (Association pour la réduction des émissions par catalyse) – <a href="http://www.aecc.eu/">www.aecc.eu/</a>
<b>BIPAVER</b>	Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechaperas de Pneumatiques - <a href="http://bipaver.org/">bipaver.org/</a>
<b>CAETS</b>	International Council of Academies of Engineering and Technological Science (Conseil international des académies d'ingénierie et de sciences technologiques) – <a href="http://www.newcaets.org/">www.newcaets.org/</a>
<b>CEFIC – ATC</b>	Technical Committee of Petroleum Additive Manufacturers in Europe, (Comité technique des fabricants d'additifs pétroliers d'Europe) – <a href="http://www.atc-europe.org/">www.atc-europe.org/</a>
<b>CEMA</b>	Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole – <a href="http://www.cema-agri.org/">www.cema-agri.org/</a>
<b>CI</b>	Consumers International - <a href="http://www.consumersinternational.org/">www.consumersinternational.org/</a>
<b>CITA</b>	International Motor Vehicle Inspection Committee (Comité international de l'inspection technique automobile) – <a href="http://citainsp.org/">citainsp.org/</a>
<b>CLCCR</b>	Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques – <a href="http://www.clccr.org/">www.clccr.org/</a>
<b>CLEPA</b>	Association européenne des fournisseurs de l'automobile – <a href="http://clepa.eu/">clepa.eu/</a>
<b>EGEA</b>	Association européenne des fournisseurs de garages – <a href="http://www.egea-association.eu/">www.egea-association.eu/</a>
<b>EIC</b>	Environmental Industries Commission (Commission des industries de l'environnement) – <a href="http://www.eic-uk.co.uk/">www.eic-uk.co.uk/</a>
<b>EMA</b>	Truck and Engine Manufacturers Association (Association des constructeurs de camions et d'engins) – <a href="http://www.truckandenginemanufacturers.org/">www.truckandenginemanufacturers.org/</a>
<b>ETRMA</b>	European Tyre and Rubber Manufacturers' Association (Association européenne du pneumatique et du caoutchouc) – <a href="http://www.etrma.org/">www.etrma.org/</a>
<b>ETRTO</b>	Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante – <a href="http://www.etrto.org/Home">www.etrto.org/Home</a>
<b>EUROMOT</b>	European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (Association européenne des fabricants de moteurs à combustion interne) – <a href="http://www.euromot.eu/">www.euromot.eu/</a>
<b>FEM</b>	Fédération européenne de la manutention – <a href="http://www.fem-eur.com/">www.fem-eur.com/</a>
<b>FEMFM</b>	Fédération des fabricants européens de matériaux de friction – <a href="http://www.fem-eur.com/">www.fem-eur.com/</a>
<b>FIA</b>	Fédération internationale de l'automobile – <a href="http://www.fia.com/fr">www.fia.com/fr</a>
<b>FIA Foundation</b>	Fondation pour l'automobile et la société – <a href="http://www.fiafoundation.org/">www.fiafoundation.org/</a>
<b>Global NCAP</b>	Global New Car Assessment Programme - <a href="http://www.globalncap.org/">www.globalncap.org/</a>
<b>GTB</b>	Groupe de travail « Bruxelles 1952 » – <a href="http://www.gtb-lighting.org/">www.gtb-lighting.org/</a>
<b>ICCT</b>	International Council on Clean Transportation (Conseil international pour un transport propre – <a href="https://theicct.org/">https://theicct.org/</a>

<b>IEC</b>	Commission électrotechnique internationale – <a href="http://www.iec.ch/">www.iec.ch/</a>
<b>IMMA</b>	Association internationale des constructeurs de motocycles – <a href="http://www.immamotorcycles.org/">www.immamotorcycles.org/</a>
<b>IRU</b>	Union internationale des transports routiers – <a href="http://www.iru.org/">www.iru.org/</a>
<b>ISO</b>	Organisation internationale de normalisation – <a href="http://www.iso.org/">www.iso.org/</a>
<b>ITMA</b>	Imported Tyre Manufacturers Association (Association des fabricants de pneumatiques importés) – <a href="http://itma-europe.com/">itma-europe.com/</a>
<b>JAPIA</b>	Japan Auto Parts Industries Association (Association des fabricants de pièces détachées automobiles du Japon) – <a href="http://www.japia.or.jp/">www.japia.or.jp/</a>
<b>LG Europe</b>	Liquid Gas Europe - <a href="http://www.aegpl.eu/">www.aegpl.eu/</a>
<b>MEMA</b>	Motor and Equipment Manufacturers Association (Association des fabricants de moteurs et d'équipements) – <a href="http://www.mema.org/">www.mema.org/</a>
<b>NGV Global</b>	Natural Gas Vehicle Knowledge Base (Base de connaissances sur les véhicules fonctionnant au gaz naturel) – <a href="http://www.iangv.org/">www.iangv.org/</a>
<b>NGVA Europe</b>	Natural Gas Vehicle Association Europe (Association européenne des véhicules fonctionnant au gaz naturel) – <a href="http://www.ngva.eu/">www.ngva.eu/</a>
<b>OICA</b>	Organisation internationale des constructeurs d'automobiles – <a href="http://www.oica.net/">www.oica.net/</a>
<b>RV</b>	Association de l'industrie des véhicules de loisirs – <a href="http://www.rvia.org/">www.rvia.org/</a>
<b>SAE International</b>	Society of Automotive Engineers (Société des ingénieurs de l'automobile) – <a href="http://www.sae.org/">www.sae.org/</a>
<b>T&amp;E</b>	Fédération européenne pour le transport et l'environnement, – <a href="http://www.transportenvironment.org/">www.transportenvironment.org/</a>
<b>USTMA</b>	U.S. Tire Manufacturers Association (Association des fabricants de pneumatiques des États-Unis) – <a href="http://www.ustires.org/">www.ustires.org/</a>
<b>UTIP</b>	Union internationale des transports publics – <a href="http://www.uitp.org/">www.uitp.org/</a>
<b>WBIA</b>	World Bicycle Industry Association (Association mondiale de l'industrie du vélo) – <a href="http://wbia.ch">wbia.ch</a>
<b>WBU</b>	Union mondiale des aveugles – <a href="http://www.worldblindunion.org/">www.worldblindunion.org/</a>

## ANNEXE VI

### Élaboration et mise en œuvre de la réglementation à l'échelle internationale, nationale et régionale

#### SECTION 1 – CANADA

#### SECTION 2 – CHINE

#### SECTION 3 – INDE

#### SECTION 4 – JAPON

#### SECTION 5 – RÉPUBLIQUE DE CORÉE

#### SECTION 6 – FÉDÉRATION DE RUSSIE

#### SECTION 7 – ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

#### SECTION 8 – UNION EUROPÉENNE

## SECTION 1 LE PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE AU CANADA

Au Canada, le processus d'élaboration des règlements fédéraux répond 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 : Consultation informelle du public

Le document fournit une synthèse non technique des informations qui permettent au public de comprendre la question que le Gouvernement envisage de traiter par voie de réglementation. Le public a ainsi la possibilité de commenter les problèmes et les solutions réglementaires envisagées pour les résoudre. Le document informe et implique les Canadiens sur la nature et les implications de la question de politique publique en se fondant sur les données et les connaissances scientifiques ou autres. Il associe également les Canadiens à l'élaboration des objectifs stratégiques.

#### Étape 2 : 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 Affaires mondiales Canada.

#### Étape 3 : Analyse et élaboration du résumé de l'étude d'impact de la réglementation

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 concernant le projet d'élaboration d'une réglementation 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 4 : Rédaction du règlement**

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

#### **Étape 5 : 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 6 : 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 7 : 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 8 : 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.

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 9 : 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 10 : 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 11 : 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 12 : 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 13 : 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 2 L'ADMINISTRATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LES NORMES ET RÉGLEMENTATIONS EN CHINE

### I. Système d'administration de l'industrie automobile en Chine

L'administration de l'industrie automobile en Chine s'occupe principalement de la gestion des projets d'investissement, de l'accès au marché des constructeurs et des produits, de l'immatriculation des véhicules neufs, des assurances, du contrôle annuel des véhicules, des importations et exportations commerciales, de la surveillance du marché et des rappels, du recyclage et du démontage des véhicules mis au rebut dans le cadre d'un processus global avec les autorités compétentes correspondantes, notamment la Commission nationale de développement et de réforme (NDRC), le Ministère de l'industrie et des technologies de l'information (MIIT), le Ministère de l'écologie et de l'environnement (MEE), le Ministère de la sécurité publique (MPS), le Ministère des transports (MOT), le Ministère du commerce (MOFCOM), l'Administration nationale de réglementation du marché (SAMR), etc.

En ce qui concerne l'administration de l'industrie automobile, les lois et règlements sont principalement les suivants :

- Loi de la République populaire de Chine sur la sécurité routière
- Loi de la République populaire de Chine sur les autoroutes
- Loi de la République populaire de Chine sur les économies d'énergie
- Loi de la République populaire de Chine sur la prévention et la réduction de la pollution atmosphérique
- Loi de la République populaire de Chine sur la prévention et la réduction de la pollution sonore dans l'environnement
- Loi de la République populaire de Chine sur la normalisation
- Loi de la République populaire de Chine sur la qualité des produits
- Loi de la République populaire de Chine sur la protection des droits et intérêts des consommateurs
- Règlement de la République populaire de Chine sur la certification et l'accréditation
- Règlement de la République populaire de Chine sur le transport routier

### II. Système chinois de normes et de réglementations automobiles

#### a) Système chinois de normes et réglementations automobiles

Depuis la publication de la loi de la République populaire de Chine sur la normalisation, en septembre 1988, les normes nationales chinoises se répartissent entre normes obligatoires et normes recommandées, conformément à la pratique internationale. En ce qui concerne le secteur de l'automobile, les normes obligatoires renvoient aux règlements techniques internationaux correspondants sur la sécurité, la protection de l'environnement, les économies d'énergie, les systèmes antivol. Les normes recommandées, qui ne sont pas obligatoires, se réfèrent à des normes de base comme la méthode générale d'essai, l'interchangeabilité, la dimension des connexions, les matériaux généraux et quelques normes liées aux caractéristiques techniques des produits. Le système de normes obligatoires chinoises dans le domaine de l'automobile est fondé sur la recherche et l'analyse des systèmes de réglementation technique du monde entier pour chaque type de véhicules et d'objet, avec pour principale référence de départ les Règlements de la CEE (rebaptisés Règlements ONU). Au fil des ans, la Chine a mis en place une administration et un contrôle efficaces des caractéristiques des véhicules en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'économies d'énergie, et a continuellement amélioré la technologie et la qualité des produits grâce à la mise en place et l'amélioration d'un système de normes obligatoires.

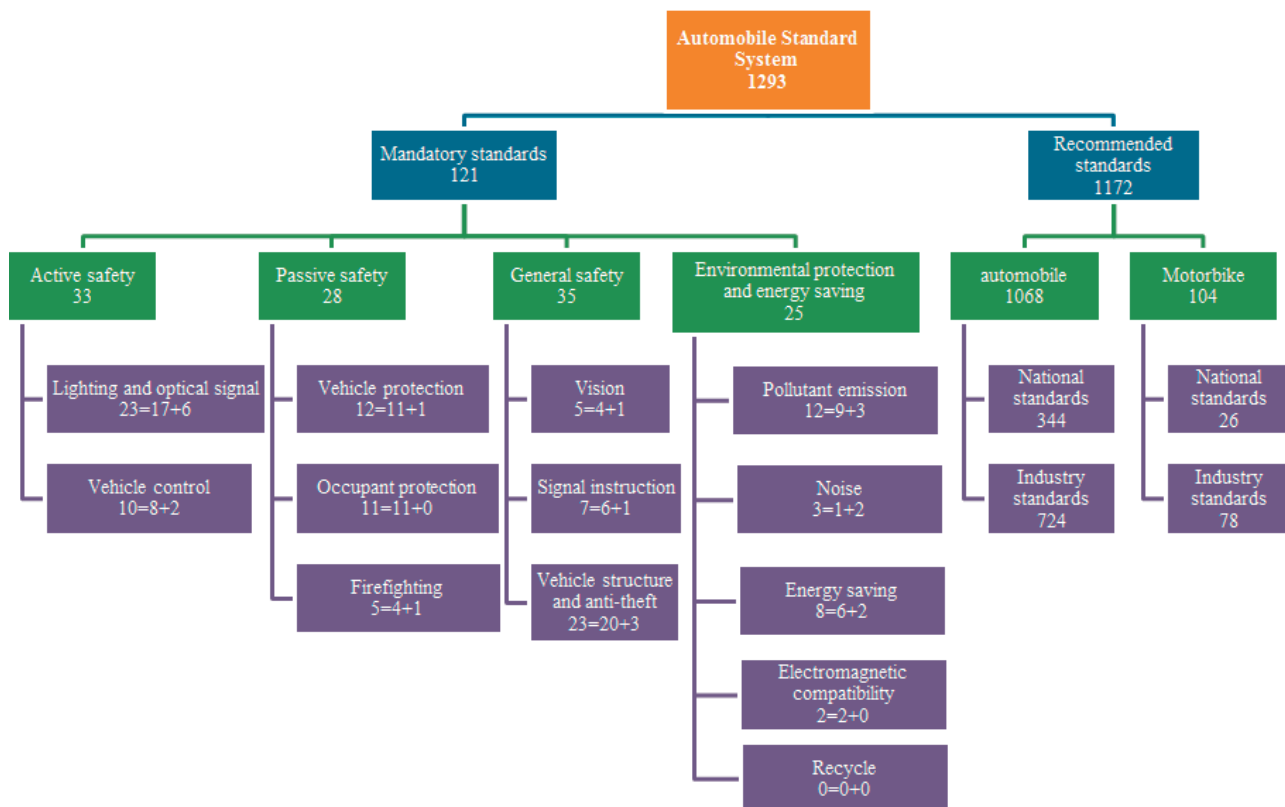
Jusqu'en juillet 2018, un cadre complet de système de normes automobiles comprenant normes obligatoires, normes recommandées et normes industrielles a été établi en Chine, y compris les normes publiées suivantes :

- Normes obligatoires (GB) : 121 rubriques, dont 99 portant sur les véhicules à moteur, 22 sur les motocycles ;
- Normes recommandées (GB/T) : 370 rubriques, dont 344 portant sur les véhicules à moteur, les autres sur les motocycles ;
- Normes industrielles (QC/T) : 802 rubriques, dont 724 portant sur les véhicules à moteur, les autres sur les motocycles.

La figure 1 représente le système actuel de normes automobiles chinoises et leur nombre dans chaque catégorie, en indiquant leur répartition entre normes respectivement relatives aux véhicules à quatre et à deux roues.

FIGURE 1

Classification et nombre des normes automobiles chinoises



b) Procédure de formulation et de révision des normes automobiles chinoises

De manière générale, la procédure de formulation des normes automobiles chinoises comprend les étapes suivantes : établissement du projet, approbation du projet, rédaction du texte, sollicitation d'avis, examen du projet de texte, soumission pour approbation, approbation et publication, révision périodique.

Par exemple, en ce qui concerne la norme obligatoire, qui est l'équivalent d'un règlement technique international, le délai entre l'approbation du projet et l'approbation et la publication de la norme ne doit pas dépasser trente-six mois. Le projet peut être reporté sur demande dans des circonstances particulières. La durée de chaque report ne doit pas dépasser un an. Pour chaque norme, un maximum de deux reports peut être appliqué.

Établissement et approbation du projet : Le Comité technique national de normalisation de l'automobile (NTCAS) et les sous-comités correspondants évaluent les projets recueillis. Avec l'accord du MIIT et l'approbation de l'Administration chinoise de normalisation (SAC), le plan de formulation et de révision de la norme peut être publié.

Rédaction : Conformément au plan national de formulation et de révision des normes obligatoires, le NTCAS met en place le groupe de travail chargé de la rédaction de la norme, composé de représentants et d'experts des ministères, des associations, des entreprises, des institutions, des organismes d'inspection, des organismes de certification et d'accréditation et des consommateurs, et effectue la rédaction sur la base des règles de compilation des normes.

**Sollicitation d'avis :** Après avoir débattu le projet, le groupe de travail parvient à un consensus et rédige le projet de texte pour observations, le soumet au sous-comité compétent pour examen et avis officiel, et sollicite l'avis du public pendant une période d'un mois.

**Examen du projet de texte :** Le sous-comité correspondant et le groupe de travail sont chargés de traiter les avis de toutes les parties et de modifier le projet de texte pour observations et d'en faire un projet de texte pour examen. Après l'accord du MIIT, le projet de texte est examiné en réunion.

**Soumission pour approbation :** À l'issue de la réunion d'examen, le projet de texte pour approbation est établi. Le comité technique le vérifie à nouveau et le soumet au MIIT et à la SAC pour approbation.

**Approbation et publication :** La norme obligatoire ne peut être approuvée qu'après examen en réunion par le comité de la SAC, et est publiée par celle-ci.

**Révision périodique :** Après la mise en œuvre de la norme obligatoire, sa révision périodique est nécessaire en fonction du progrès scientifique et technique ainsi que des besoins du développement économique et social. La périodicité de la révision est généralement inférieure à cinq ans.

La figure 2 ci-dessous représente l'organigramme de la formulation et de la révision des normes automobiles en Chine. La figure 3 montre l'organigramme du NTCAS et de ses 30 sous-comités responsables de la formulation et de la révision des normes dans leur domaine respectif.

FIGURE 2

### Organigramme de la formulation et de la révision des normes automobiles en Chine

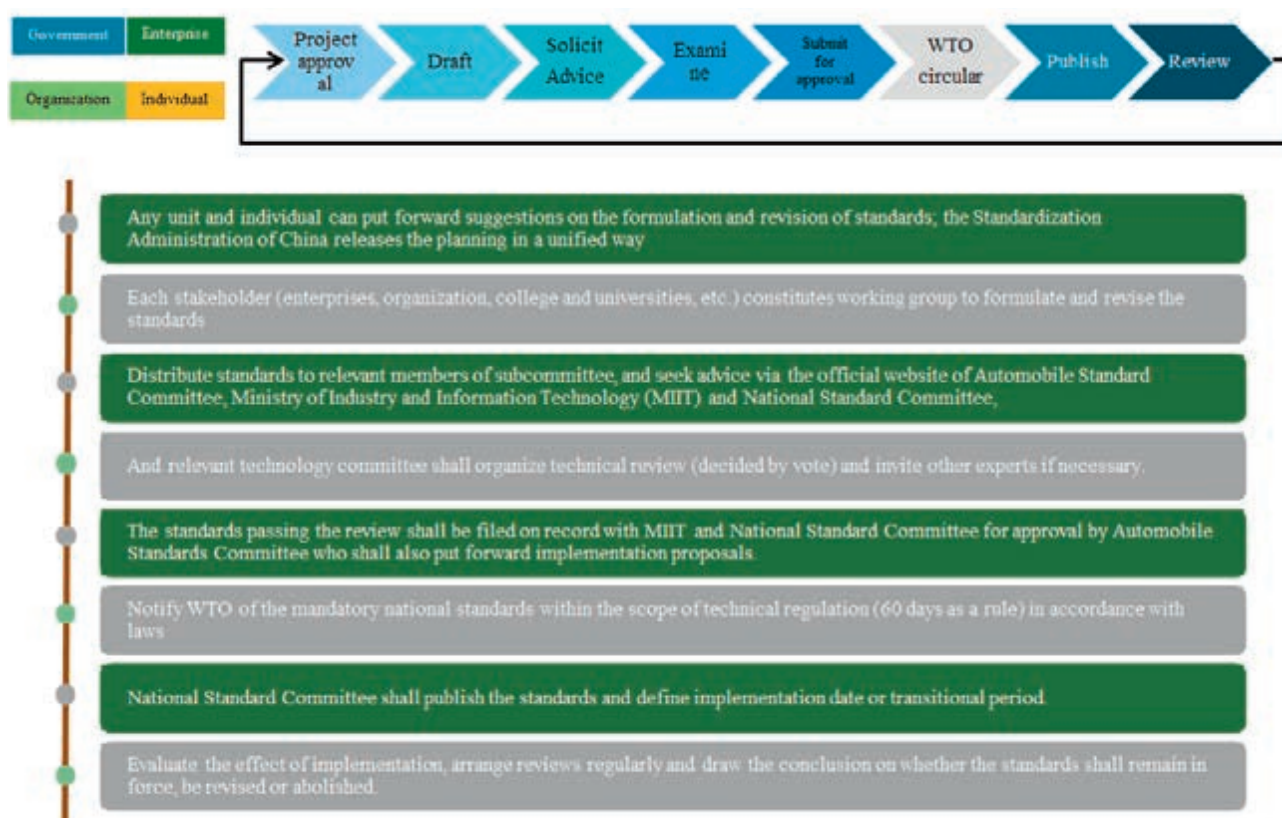
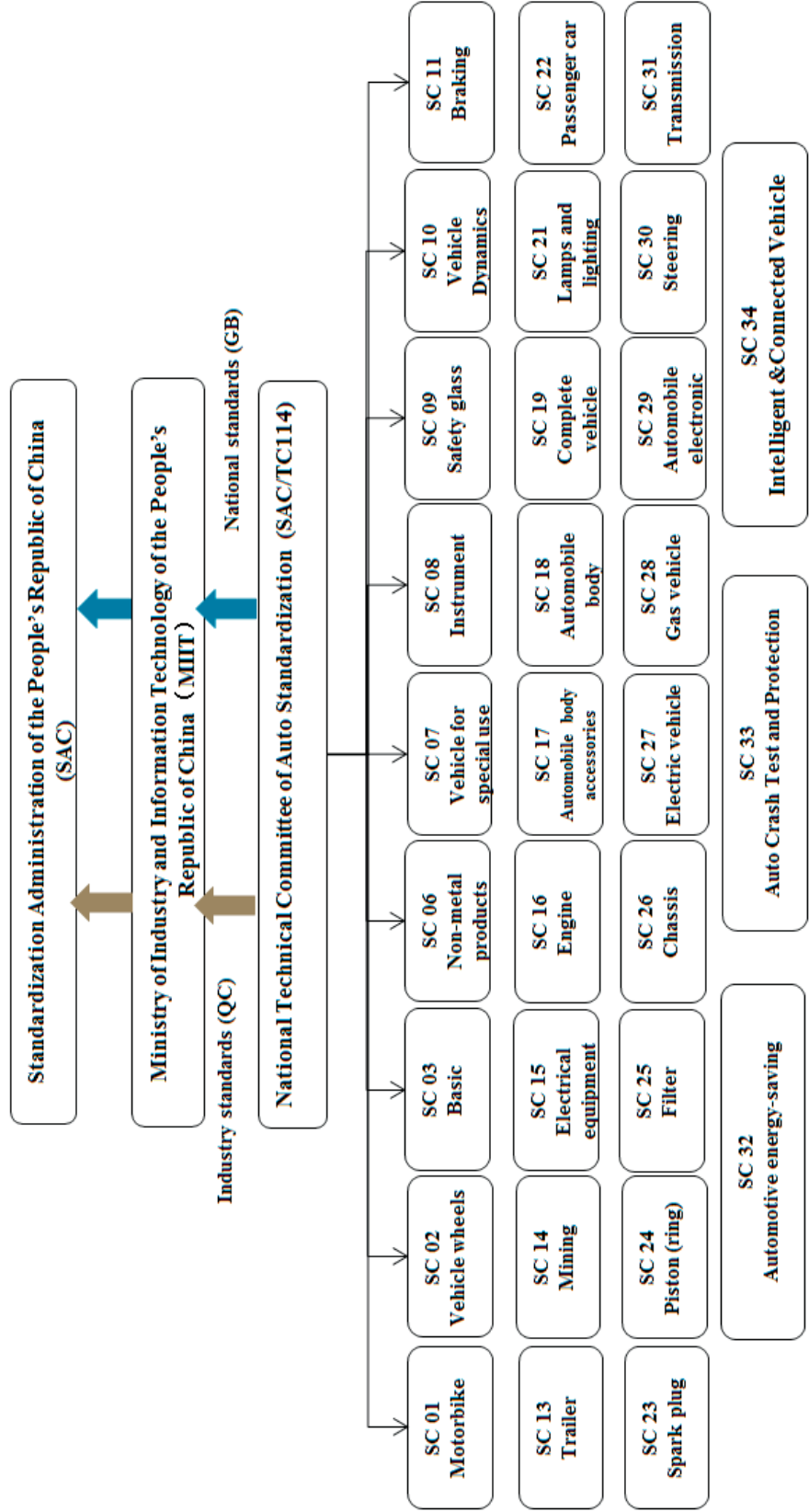


FIGURE 3

Organigramme du NTCAS et de ses 30 sous-comités

Secretariat of National Technical Committee of Auto Standardization (SAC/TC 114, founded in 1988)

---the largest specialized technology committee under the National Standard Committee, consisting of 29 specialized sub-committees



## SECTION 3 LE SECTEUR AUTOMOBILE ET LE RÉGIME RÉGLEMENTAIRE EN INDE

### I. La loi sur les véhicules à moteur et son histoire

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, CMVR).

### II. Politiques et intentions du Gouvernement et progrès du secteur automobile

Le secteur des transports joue un rôle majeur dans le développement d'un pays aussi vaste et diversifié que l'Inde. L'économie du pays connaît un taux de croissance de plus de 7 % par an et le Gouvernement, grâce à des mesures visant à stimuler l'investissement et la croissance, aspire à atteindre un taux à deux chiffres. La contribution du secteur automobile au PIB indien est estimée à quelque 7 à 8 %.

Le Gouvernement indien a adopté des mesures pour créer des infrastructures routières adéquates et sûres et des véhicules sûrs, respectueux des consommateurs et de l'environnement et à la pointe de la technologie. Ces politiques sont révisées en permanence pour répondre aux aspirations de l'Inde et réaliser le potentiel du secteur automobile.

Avec la mise au point de la stratégie en matière de carburants en 2002 et du plan de mission pour l'automobile en 2006, l'Inde a réalisé des progrès significatifs dans le domaine des normes relatives aux émissions et à la sécurité, de l'amélioration de la qualité des carburants, de la promotion des nouvelles technologies et des transports publics, du développement des infrastructures, etc.

- **Plan de mission pour l'automobile (AMP) 2016-2026**

L'Inde a mis au point un nouveau plan de mission décennal pour l'automobile pour (de 2016 à 2026). Une croissance est attendue dans tous les secteurs, à savoir les voitures particulières, les véhicules commerciaux, les deux-roues et tricycles à moteur et les tracteurs agricoles. L'Inde envisage des progrès importants dans les technologies vertes en mettant l'accent sur l'e-mobilité, les véhicules hybrides et même les biocarburants, compte tenu des préoccupations environnementales. L'accent sera mis sur le développement durable et sur l'amélioration de la sûreté des routes et des véhicules.

- **Campagne Make in India**

Ce programme vise à faire de l'Inde une économie dynamique et un centre industriel de niveau mondial. L'automobile fait partie des 25 secteurs prioritaires qui y sont recensés. Le programme Make in India comprend de nouvelles initiatives de grande envergure conçues pour faciliter l'investissement, favoriser l'innovation, protéger la propriété intellectuelle et construire des infrastructures industrielles qui soient les meilleures de leur catégorie.

- **Développement des infrastructures**

Par suite de la croissance rapide du secteur automobile et de la circulation mixte sur les routes, la réalisation des infrastructures et autoroutes nécessaires pour garantir la sécurité des transports est en cours. Un système de transports intelligents (ITS) adapté à la situation indienne est en cours d'examen.

- **Utilisation de carburants et technologies de substitution**

Le Gouvernement indien a mis en place le programme FAME (Faster Adoption and Manufacturing of Electric and Hybrid Electric Vehicles) dans le cadre de la Mission nationale pour la mobilité électrique. Ce programme prévoit la mise en circulation de 6 millions à 7 millions de véhicules électriques et hybrides électriques dans le pays d'ici à 2020. Récemment, le Ministère des transports routiers et des autoroutes a encouragé l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL), d'éthanol, de biogaz naturel comprimé (bio-GNC), de biodiesel, etc. En outre, le méthanol, le diméthyléther (DME), les bicarburants (diesel-GNC, diesel-GNL), le GNC enrichi à l'hydrogène (HGNC) et l'hydrogène sont en cours d'examen en vue de leur utilisation en tant que carburants de substitution.

En ce qui concerne les mesures relatives aux véhicules à faible consommation de carburant, le Gouvernement a mis en place des normes de consommation de carburant pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017 et des normes de consommation de carburant à vitesse constante pour les véhicules diesel des catégories M<sub>3</sub> et N<sub>3</sub> dont le poids total en charge (PTAC) est supérieur à 12 tonnes à compter du 1<sup>er</sup> avril 2018.

- **Inspection et certification (I&C) des véhicules en service**

L'amélioration des attitudes culturelles à l'égard de l'entretien des véhicules conduisant à une réduction de la consommation de carburant, des accidents de la route et de la pollution atmosphérique est envisagée. La mise en place de centres d'inspection et de certification automatisés dans des localisations déterminées est en cours à l'initiative du Ministère des transports routiers et des autoroutes.

- **Véhicules hors d'usage**

L'Inde a formulé des normes nationales précisant les prescriptions relatives aux véhicules hors d'usage. La norme énonce les prescriptions applicables aux centres de démontage ainsi qu'aux constructeurs de véhicules. Pour compléter le régime applicable aux véhicules hors d'usage, le Gouvernement travaille également à un programme de modernisation du parc automobile visant à éliminer les vieux véhicules.

- **Code de rappel des véhicules**

Bien que le sujet soit relativement nouveau en Inde, les cas de rappel volontaire de véhicules au cours des dernières années montrent des tendances assez encourageantes et témoignent d'une prise de conscience et d'initiatives de la part des constructeurs automobiles consistant à effectuer des rappels lorsque cela est nécessaire. Dans le même temps, certains rappels doivent être suivis et supervisés de près par le Gouvernement ou l'organe désigné par le Gouvernement en tant qu'organe coordonnateur.

- **Nouvelles installations d'essai dans le cadre du National Automotive Testing and R&D Infrastructure Project (NATRIP)**

L'infrastructure indienne en matière d'essais d'homologation, de recherche et de développement fait l'objet d'importants investissements, en cohérence avec la croissance prévue du secteur automobile. Ce projet d'ampleur nationale traite les installations d'essai suivantes dans différents centres d'essai : ARAI (Pune), ICAT (Manesar), VRDE (Ahmadnagar), GARC (Chennai), NATRAX (Indore), NIAIMT (Silchar), NCVRS (Raebareilly). La plupart de ces installations sont achevées et prêtes à l'emploi.

- **Normes automobiles**

Les normes relatives aux essais et à l'homologation des véhicules et de leurs composants et sous-systèmes sont établies par les comités d'experts techniques. Les Règlements ONU et les RTM ONU établis dans le cadre du WP29 constituent une base solide pour l'élaboration de la réglementation automobile en Inde.

### III. Réglementation relative aux émissions et à la sécurité en Inde

- **Comité permanent de l'application de la législation relative aux émissions (SCOE)**

Conscient de la nécessité d'un organe permanent pour coordonner les règlements sur les émissions et leur mise en œuvre, le Ministère des transports routiers et des autoroutes a nommé en 1991 le Secrétaire adjoint du Ministère président du Comité permanent de l'application de la législation relative aux émissions (SCOE), qui est chargé de conseiller le Gouvernement sur les questions liées aux règlements sur les émissions.

L'Indian Driving Cycle a été élaboré en 1985 par l'Association indienne de recherche automobile (ARAI). Les normes d'émissions mesurées en masse étaient fondées sur ce cycle de conduite et ont été mises en œuvre dans le cadre des CMVR en 1989. Les premières normes relatives aux émissions des véhicules en masse 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. Depuis lors, les normes d'émissions ont été progressivement renforcées.

L'Inde a mis en œuvre le passage à la sixième phase des normes d'émissions Bharat (BS VI) pour les véhicules à 2, 3 et 4 roues à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020. Pour les tracteurs agricoles, les engins de chantier et les moissonneuses-batteuses (véhicules d'une puissance supérieure à 37 kW), les normes d'émissions Bharat Stage (CEV/TREM) IV entreront en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2020 et l'étape Bharat Stage (CEV/TREM) V à compter du 1<sup>er</sup> avril 2024.

- **Comité technique permanent des CMVR (CMVR-TSC)**

Un Comité technique permanent des CMVR a été constitué par le Gouvernement en 1997 pour conseiller le Ministère sur divers aspects techniques ayant trait aux CMVR. Il est composé de représentants de diverses organisations de parties prenantes, et a joué un rôle majeur dans l'élaboration des règlements de sécurité des véhicules et des composants automobiles en Inde. Il est présidé par le Secrétaire adjoint aux transports du Ministère des transports routiers et des autoroutes du Gouvernement indien.

- **Comité des normes de l'industrie automobile (AISC)**

Pour établir les normes techniques liées à la sécurité, le CMVR-TSC est assisté par le Comité des normes de l'industrie automobile (AISC), présidé par le directeur de l'Association indienne de recherche automobile (ARAI). Un autre comité a été constitué, sous la présidence du directeur du CIRT, pour traiter des questions relatives aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge. Plus de 150 normes ont été publiées par l'AISC à ce jour.

- **Bureau des normes indiennes**

Le Bureau des normes indiennes (BIS), en sa qualité d'organisme national de normalisation de l'Inde, a promu et appuyé avec succès les activités de normalisation du pays depuis 1947. Parmi les nombreuses activités du BIS, une des principales est de formuler des normes nationales dans des domaines tels que génie des transports, génie mécanique, électrotechnique, alimentation et agriculture, etc. Les normes ayant trait au secteur automobile relèvent du Conseil de la Division de l'ingénierie des transports du BIS, dont le président est actuellement le directeur de l'ARAI.

Les normes de sécurité, qui sont formulées dans le cadre de l'AISC, comme indiqué plus haut, sont adoptées par le BIS selon sa procédure d'homologation.

- **Comité national permanent d'harmonisation des Règlements administrés par le WP.29**

Conscient de l'importance de l'harmonisation des réglementations au niveau international en octobre 2002, le cabinet de l'Union a approuvé l'adhésion de l'Inde au WP.29 de la CEE en qualité de pays observateur. De plus, le Gouvernement a constitué un Comité national permanent sous la présidence du Secrétaire adjoint du Ministère des transports routiers et des autoroutes. Le service de secrétariat est assuré par l'Association indienne de recherche automobile (ARAI). Diverses parties prenantes telles que les ministères concernés, les organismes chargés des essais et les industriels sont membres du Comité permanent. L'Inde a adhéré à l'Accord de 1998, avec effet à compter d'avril 2006.

- **Mise en œuvre des normes de sécurité**

Les Règles centrales sur les véhicules automobiles (CMVR) de 1989 ont été introduites dans le pays afin d'améliorer la sécurité des transports au moyen de l'application de normes de sécurité générale et active. Au cours des 25 dernières années, plusieurs normes relatives à la sûreté des véhicules et de leurs systèmes et composants ont été progressivement mises en œuvre pour différentes catégories de véhicules. Parmi les principales mesures récemment prises, on peut citer les suivantes :

- Révision des normes en cas de choc : choc avant, choc avant décalé et choc latéral pour les véhicules des catégories  $M_1$  et  $N_1$  ;
- Protection des piétons et autres usagers de la route vulnérables en cas de choc avec un véhicule à moteur (véhicules des catégories  $M_1$  et  $N_1$  d'un poids total autorisé en charge supérieur à 2,5 tonnes) ;
- Prescriptions supplémentaires en matière de dispositifs de sécurité, à savoir système d'alerte avertissant le conducteur en cas d'excès de vitesse, rappel de port de la ceinture de sécurité, commande manuelle du système de verrouillage centralisé des portes, coussin gonflable pour le conducteur, etc., pour les véhicules de la catégorie  $M_1$ , et alerte de manœuvre en marche arrière pour tous les véhicules des catégories M et N ;
- Mise en œuvre progressive des essais d'homologation pour les autobus (code pratique pour la conception et l'homologation des carrosseries d'autobus) et du code des carrosseries de camions ;
- Essai et homologation des autocars à couchettes, des autobus à impériale, des semi-remorques et des véhicules à usages spéciaux, à savoir caravanes et ambulances ;
- Dispositifs antivol, systèmes d'alarme pour véhicules et systèmes antidémarrage pour véhicules à quatre roues ;
- Fonction d'allumage automatique des phares ou de feux de circulation diurne sur les véhicules à deux roues pour améliorer leur visibilité ;
- Introduction d'un dispositif de localisation des véhicules et d'un bouton d'alerte dans les véhicules de transport de passagers ;

- ABS (système de freinage antiblocage) pour les nouveaux modèles de véhicules des catégories M<sub>1</sub> et M<sub>2</sub> ;
- ABS et CBS (système de freinage combiné) pour les véhicules à 2 roues.

#### IV. Aperçu de la structure réglementaire actuelle en Inde

Comme indiqué plus haut, la structure réglementaire du secteur automobile en Inde a émergé au fil des décennies. Les normes et procédures d'essai obligatoires pour l'homologation des véhicules à moteur sont édictées par le Ministère du transport routier et des autoroutes dans le cadre des CMVR.

- **Procédure juridique pour l'établissement d'une nouvelle norme**

Les prescriptions techniques et les procédures d'essai sont établies sous la forme de nouvelles normes par les comités techniques. Le ministère concerné (MoRTH) publie un projet de texte et invite les parties prenantes à faire part de leurs observations. Après la consultation des parties prenantes, le ministère publie un arrêté en vertu de la loi sur les véhicules à moteur et des CMVR.

- **Application de la loi**

Le Ministère des transports routiers et des autoroutes est l'organisme central chargé de l'application de la loi sur les véhicules à moteur et des CMVR. L'immatriculation des véhicules est du ressort des ministères des États de l'Union indienne.

- **Système de certification**

L'Inde a adopté un système d'homologation par tierce partie. En vertu des CMVR, divers organismes d'essai sont autorisés à effectuer des essais et à accorder des homologations au nom du Gouvernement indien. Les constructeurs de véhicules sont responsables de la conformité aux prescriptions en matière de sécurité, d'émissions et autres, telles qu'énoncées dans le cadre des CMVR.

Le certificat d'homologation de type est obligatoire pour tout nouveau modèle, pour toute modification technique des modèles en service et pour la conformité à toute prescription nouvellement publiée.

La conformité continue aux prescriptions obligatoires (conformité de la production) est vérifiée en effectuant des essais et des vérifications sur des véhicules, des moteurs ou des composants (selon le cas) pris au hasard.

#### Échange de rapports

L'Inde n'est pas une Partie contractante à l'Accord de 1958 et n'est donc pas tenue d'accepter les homologations de type délivrées par des autorités tierces.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

##### 1. M. Abhay Damle, IRS

Secrétaire adjoint, Gouvernement de l'Inde  
Ministère des transports routiers et des autoroutes  
Transport Bhavan, 1, Parliament Street  
New Delhi 110 001, Inde  
Tél : +91 11 2371 9209  
Courriel : js-tpt@gov.in ou abhay.damle@gov.in  
URL : www.morth.nic.in

##### 2. M<sup>me</sup> Rashmi Urdhwareshe

Directrice, Association indienne de recherche automobile  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetal Hill,  
Pune 411 004, Inde  
Tél : +91 20 3023 1100  
Fax : +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Courriel : urdhwareshe@araiindia.com ou director@araiindia.com  
URL : www.araiindia.com

## SECTION 4 PROCESSUS D'ÉLABORATION ET D'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION AU JAPON

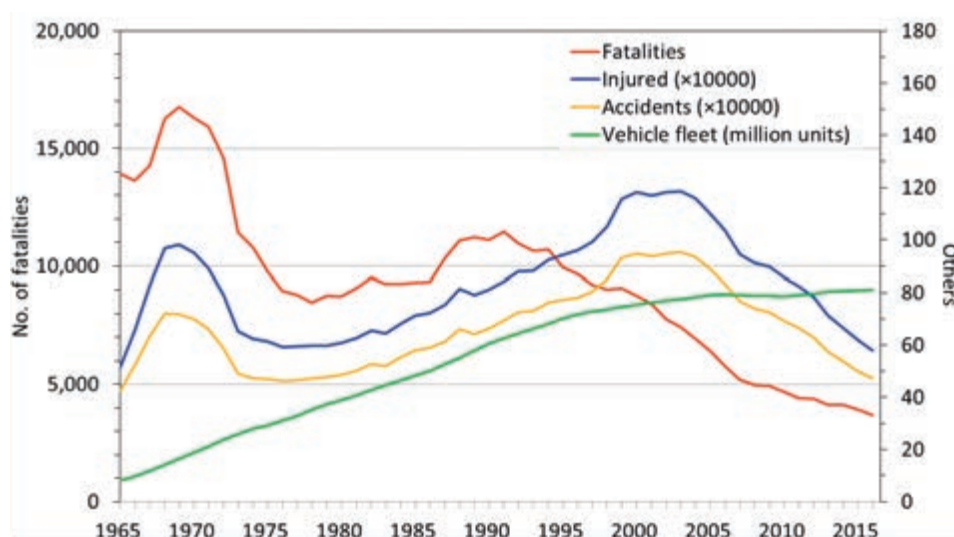
### 1. Règlements en matière de sécurité

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

Le nombre de tués (personnes décédées dans les vingt-quatre heures) en raison d'accidents de la circulation était de 3 694 en 2017. Au cours des années récentes, la tendance était à la diminution du nombre des victimes. Le chiffre pour 2017 représente moins du quart des 16 765 décès enregistrés en 1970, année au cours de laquelle le nombre de personnes tuées sur les routes a atteint son niveau le plus élevé. 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 treizième année d'affilée depuis 2004, année au cours de laquelle les plus mauvais chiffres ont été enregistrés.

FIGURE 1

Évolution des accidents de la circulation routière au Japon



#### 1.2 Politique en matière de sécurité routière

En 2017, le Japon a connu un faible taux de mortalité routière, avec 2,9 morts pour 100 000 habitants, mais deux objectifs supplémentaires ambitieux ont été fixés dans le dixième programme fondamental de sécurité routière pour la période 2016-2020 : réduire le nombre de tués à moins de 2 500 et le nombre de blessés et de morts à moins de 500 000 à l'échéance 2020, et réaliser ainsi la circulation routière la plus sûre au monde. Sur la base de ce programme, le Gouvernement national promeut des mesures de sécurité routière suivant trois axes : les personnes, les routes et les véhicules. Ce programme vise à mettre en œuvre des mesures utilisant les technologies de pointe afin d'entrer dans une nouvelle ère, tout en élargissant et en renforçant les mesures conventionnelles.

Entre-temps, l'environnement du transport routier change considérablement en raison du vieillissement de la population et de l'introduction de nouvelles technologies, notamment la technologie de conduite automatisée.

Compte tenu de ces facteurs et sur la base d'un rapport rédigé par le Conseil de la politique des transports, le Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme (MLIT) travaille sur un objectif visant à réduire de 1 000 par rapport à 2011 le nombre annuel de tués d'ici à 2020, en mettant en œuvre des mesures de sûreté des véhicules et en favorisant la diffusion de technologies de sécurité de pointe telles que la conduite automatisée, et en évaluant leurs effets.

Les principaux axes de ces mesures sont les suivants :

- 1) Intervention en cas d'accident de la circulation impliquant des enfants et des personnes âgées ;
- 2) Mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- 3) Intervention en cas d'accident grave impliquant des véhicules de grande taille ;
- 4) Attention portée aux nouvelles technologies, notamment en matière de conduite automatisée.

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

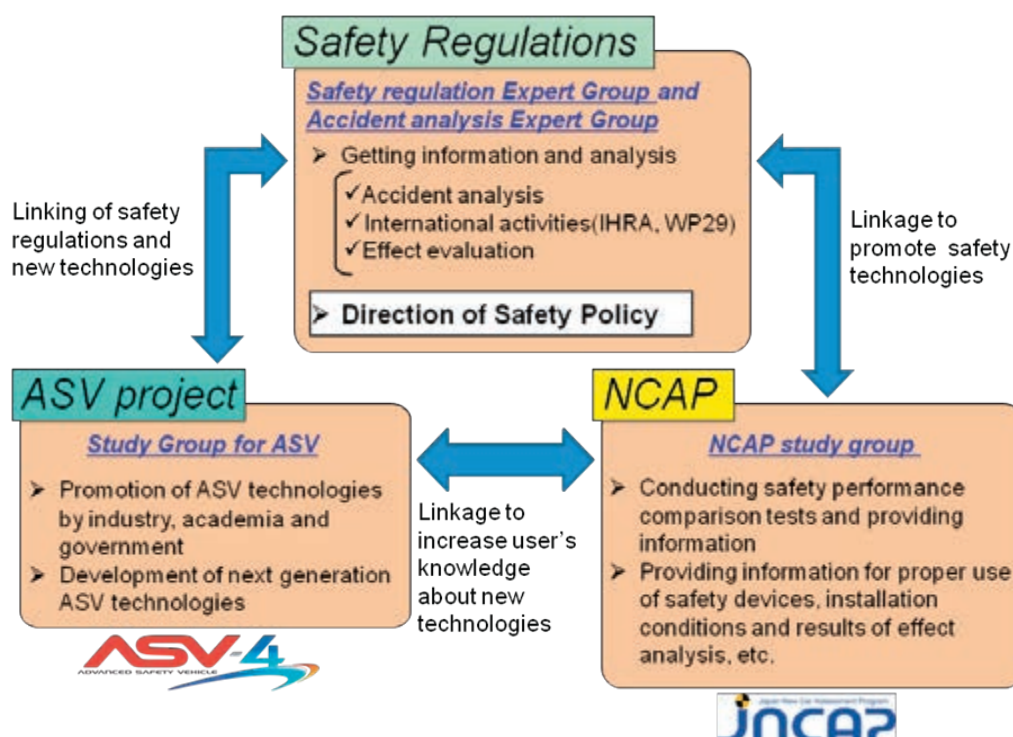
Afin de diffuser les technologies de sécurité (notamment de sécurité active) des véhicules et pour favoriser leur développement, il est nécessaire non seulement de mettre en place une réglementation en matière de sécurité, mais aussi d'appliquer diverses mesures de rationalisation. Celles-ci doivent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

Par conséquent, le MLIT promeut la sûreté des véhicules en articulant intimement la réglementation en matière de sécurité, le projet d'amélioration de la sécurité des véhicules (ASV) et le programme d'évaluation des nouveaux véhicules (NCAP).

- I) Élaboration de méthodes d'évaluation des véhicules s'inspirant de l'évolution récente 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 technologies d'ASV
- III) Mise en place d'une réglementation en matière de sécurité et de modalités de mise sur le marché s'inspirant de l'évolution de l'application pratique et de la vulgarisation des technologies d'ASV

FIGURE 2

#### Articulation des mesures de sécurité

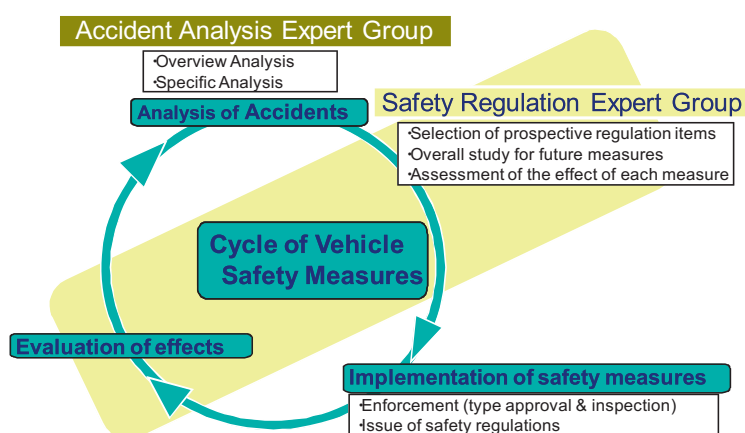


## 1.4 Amélioration de la réglementation en matière de sécurité

Les règlements en matière de sécurité deviennent plus stricts, faisant écho aux travaux de deux groupes d'étude constitués de spécialistes du monde universitaire et de divers autres experts tout en veillant à la transparence : le Groupe d'experts de l'analyse des accidents, chargé d'étudier les circonstances des accidents de la circulation, et le Groupe d'experts de la réglementation en matière de sécurité, chargé d'améliorer les règlements en matière de sécurité et d'évaluer leurs effets, en tenant compte de l'importance et de la maturité des technologies. 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 concernés, 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 ONU et des RTM ONU dans le cadre du WP.29.

FIGURE 3

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



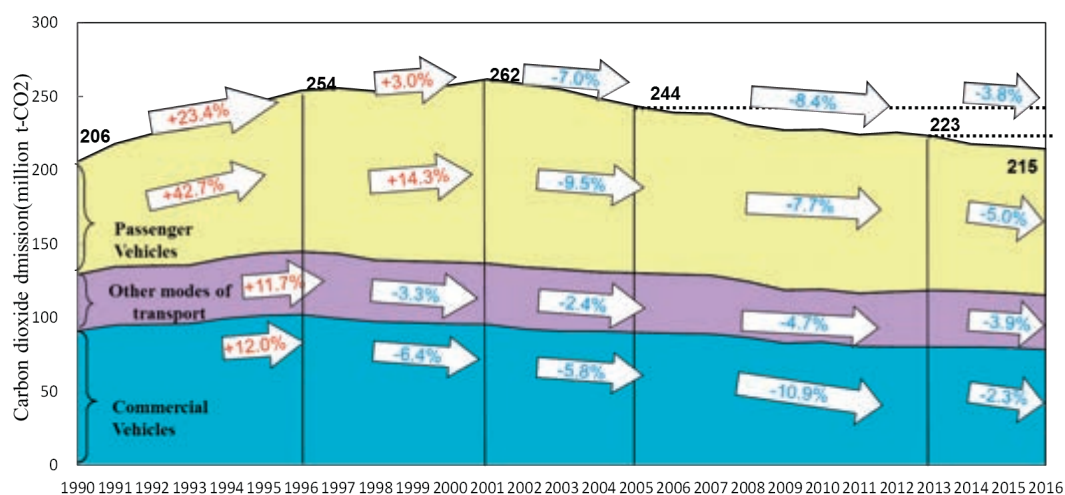
## 2. Réglementation en matière de protection de l'environnement

### 2.1 Évolution des émissions du secteur des transports

Les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports pour 2016 s'élevaient à environ 220 millions de tonnes (soit environ 18 % du total du Japon). Des mesures régulières de réduction des émissions sont mises en œuvre conformément à l'Accord de Paris.

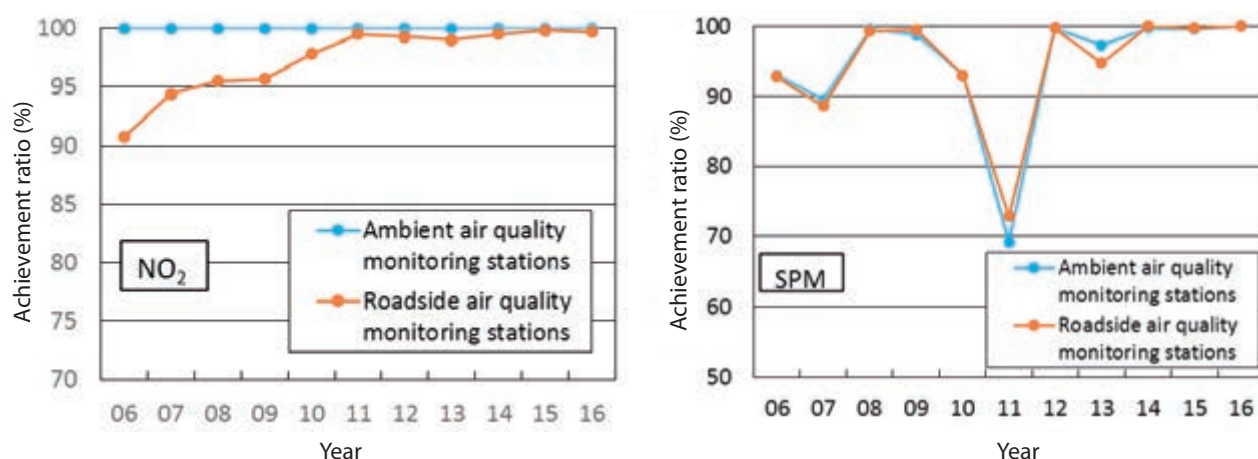
FIGURE 4

### Émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports



Conformément à la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique, celle-ci est constamment surveillée par les administrations préfectorales et d'autres organismes. Les taux de respect des normes de qualité environnementale pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules en suspension (SPM) approchent les 100 %. Le taux de respect des normes relatives aux particules fines (PM<sub>2,5</sub>), qui était de 88,3 % en 2016, selon les mesures effectuées dans les stations de mesure des gaz d'échappement des automobiles, est en voie d'amélioration.

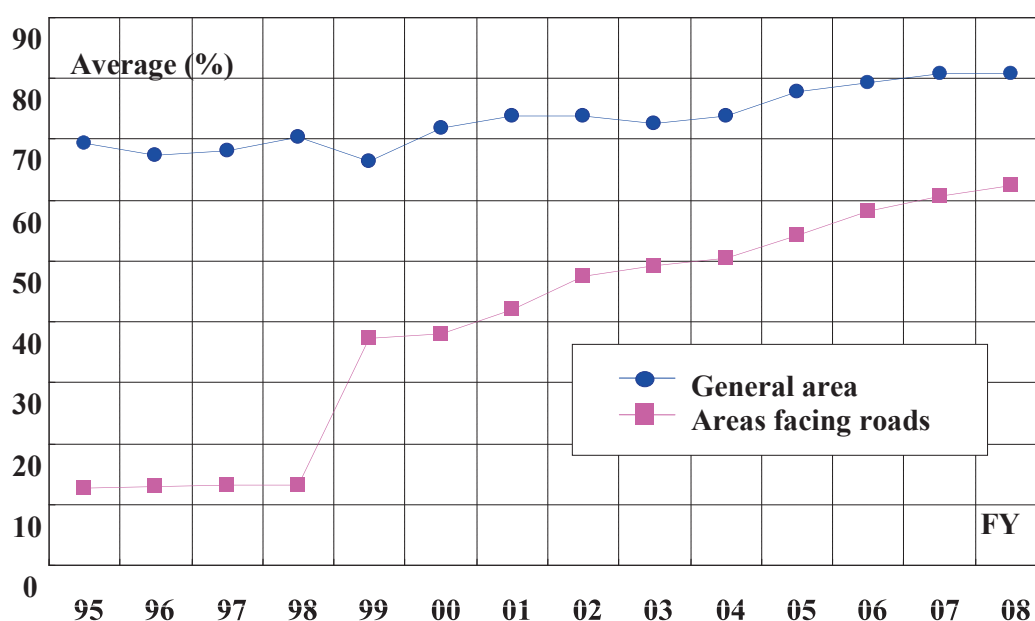
FIGURE 5

Taux d'application des règlements (NO<sub>2</sub> et particules en suspension) (2006-2016)

En outre, en vertu de la loi sur la réglementation du bruit, la pollution sonore fait également l'objet de contrôles par les gouvernements préfectoraux, les municipalités et d'autres institutions. Le taux de respect des normes s'est progressivement amélioré au cours des dernières années.

FIGURE 6

## Taux d'application des règlements en matière de bruit (2006-2016)



## 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 2015, la 21<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a adopté l'Accord de Paris. Auparavant, le Japon avait décidé que son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) était au niveau d'une réduction de 26,0 % d'ici à 2030 par rapport à 2013 (25,4 % de réduction par rapport à 2005) dans le cadre de sa contribution déterminée au niveau national.

Le plan relatif aux changements climatiques élaboré sur la base de cet objectif et de l'Accord de Paris prescrit des valeurs cibles pour le secteur des transports et des mesures telles que l'amélioration du rendement énergétique des véhicules.

La réglementation japonaise en matière de rendement énergétique est déterminée en se fondant sur les véhicules présentant les meilleurs rendements sur le marché national et sur d'autres facteurs, notamment l'amélioration des rendements prévue à l'avenir. Le rendement énergétique moyen des véhicules de tourisme fonctionnant à l'essence vendus en 2012 était de 21,9 km/l, ce qui était déjà conforme aux limites réglementaires fixées pour 2020. En 2018 a commencé une réflexion sur une nouvelle réglementation du rendement énergétique des véhicules de tourisme. La même année a été établi, pour la première fois dans le monde, un nouveau règlement sur le rendement énergétique des véhicules lourds, qui prend pour objectif l'année 2025.

### 2.2.2 Politiques en matière de pollution atmosphérique et sonore

La réglementation des émissions de gaz d'échappement a progressivement été rendue plus stricte pour les NO<sub>x</sub>, les particules et d'autres polluants émis par les camions, les autobus et les véhicules de tourisme. En 2016, le cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds (WHDC) a été introduit dans la réglementation applicable aux camions et aux autobus et, en 2018, la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP) sera introduite dans celle applicable aux véhicules de tourisme.

En matière de lutte contre le bruit, le Japon a introduit le Règlement ONU sur le bruit émis par les motocycles (Règlement n° 41) en 2013, le Règlement ONU qui stipule des limites de bruit émis par les véhicules à quatre roues (Règlement n° 51) en 2016, et le Règlement ONU qui stipule des limites de bruit de roulement des pneumatiques (Règlement n° 117) en 2015.

## 2.3 Mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement efficaces concernant les véhicules

Les véhicules qui produisent une quantité d'émissions inférieure à la limite fixée dans la nouvelle réglementation peuvent obtenir une certification en qualité de véhicules à faibles émissions, en fonction du niveau de réduction. En outre, le MLIT évalue et publie les niveaux de rendement énergétique de chaque véhicule afin de permettre aux consommateurs de repérer et de choisir facilement des véhicules économes en carburant.

Le taux d'imposition a également été abaissé pour les véhicules présentant un excellent rendement énergétique et de faibles émissions d'échappement, et il a été relevé pour les véhicules ayant dépassé un certain âge.

## 2.4 Amélioration de la réglementation environnementale

La réunion d'experts, composée d'experts universitaires et autres, est chargée d'améliorer la réglementation environnementale en fonction de la situation de l'environnement et d'autres facteurs, en veillant à la transparence. En fonction de ses conclusions, le Gouvernement national collabore avec les ministères et institutions concernés en vue de renforcer la réglementation. Avant d'introduire tout nouveau règlement, une réflexion approfondie est également menée sur l'harmonisation avec la législation internationale, qui est l'un des objectifs. C'est pourquoi le Japon contribue activement à l'élaboration des Règlements ONU et des RTM ONU au sein du WP.29.

## 3. Système d'immatriculation et de contrôle des véhicules

Un véhicule à moteur n'est pas autorisé à circuler sur la route tant qu'il n'a pas subi avec succès le contrôle des véhicules à moteur effectué par le MLIT et obtenu un certificat de contrôle des véhicules à moteur valide.

Le MLIT effectue principalement les types de contrôle suivants. Les contrôles techniques des véhicules sont effectués par l'Agence nationale pour la technologie de l'automobile et des transports terrestres (NALTEC). Pour les véhicules automobiles légers, l'Organisation de contrôle des véhicules automobiles légers (LMVIO) effectue les contrôles et les activités connexes au nom du MLIT.

#### 1) Contrôle initial

Les véhicules automobiles neufs sont soumis à ce contrôle, ainsi que les véhicules d'occasion qui ont été retirés de la circulation pendant une certaine durée. (Les véhicules à moteur dont la conformité à la réglementation est certifiée dans un atelier de service d'entretien désigné peuvent être exemptés du contrôle technique effectué par la NALTEC ou la LMVIO.)

#### 2) Contrôle périodique

Les véhicules à moteur sont soumis à ce contrôle lorsqu'ils doivent être utilisés en permanence après l'expiration du certificat de contrôle des véhicules à moteur. (Les véhicules à moteur dont la conformité à la réglementation est certifiée dans un atelier de service d'entretien désigné peuvent être exemptés du contrôle technique effectué par la NALTEC ou la LMVIO.)

#### 3) Contrôle de modification

Ce contrôle est obligatoire pour les véhicules à moteur qui ont subi des modifications de leur longueur, leur largeur, leur hauteur, leur capacité maximale de chargement, etc.

### 4. Systèmes d'homologation

#### 4.1 Système d'homologation de type

Le système d'homologation de type est appliqué dans les cas où un grand nombre de véhicules relevant d'un modèle identique et d'autres véhicules sont produits ou importés pour être vendus au Japon. Dans le cadre de ce système, des échantillons de véhicules ayant la même structure, les mêmes équipements et les mêmes caractéristiques fonctionnelles que ceux des véhicules destinés à la vente sont examinés pour vérifier leur conformité avec la réglementation en matière de sécurité et d'environnement par le Laboratoire national de la sécurité routière et de l'environnement (NTSEL) et la NALTEC ; en outre, l'uniformité de la structure des véhicules, des équipements et des caractéristiques fonctionnelles est contrôlée par le MLIT au moyen d'un examen des documents soumis. Un type de véhicule homologué permet de garantir que les véhicules identiques au modèle sont conformes à la réglementation. Après l'homologation de type de véhicule, afin de garantir la conformité de la production des véhicules, le MLIT procède régulièrement à des vérifications dans les usines des fabricants où les détenteurs de l'homologation de type effectuent des contrôles de réception.

Lorsqu'un certificat de contrôle de réception est présenté par le constructeur du véhicule, les véhicules désignés par type sont exemptés de la partie technique du contrôle initial effectué par la NALTEC ou la LMVIO.

#### 4.2 Système de notification de type

Le système de notification de type est couramment utilisé pour les véhicules lourds tels que camions et autobus, pour lesquels de nombreuses spécifications différentes sont requises. Dans le cadre de ce système, les contrôles visant à vérifier la conformité des systèmes et dispositifs communs des véhicules de base (véhicules échantillons) aux règles de sécurité et de protection de l'environnement applicables sont effectués par le NTSEL. Par conséquent, le contrôle initial pour les véhicules peut être effectué par la NALTEC ou la LMVIO en fonction des résultats des essais. Ce système a donc été prévu pour rationaliser le contrôle initial.

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 un contrôle complet. Par conséquent, chaque véhicule relevant de ce système doit subir avec succès les épreuves techniques du contrôle initial effectué par la NAVI ou la LMVIO. Il est recommandé, à des fins de rationalisation du contrôle initial, d'utiliser en parallèle le système d'homologation de type des équipements décrit ci-dessous.

Ce système sera supprimé en mars 2021 et intégré dans le système d'homologation de type des structures communes (véhicules à spécifications multiples), qui sera examiné plus bas.

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

La PHP a été mise en place pour promouvoir l'importation de véhicules automobiles. Ce système s'applique aux véhicules importés destinés à être 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 soumis lors de 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 lui-même 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 le contrôle technique initial effectué par la NAVI ou la LMVIO.

Ce système s'applique aux véhicules dont la vente au Japon n'excède pas 5 000 unités par an et par type.

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

Le Japon participe au WP.29 en qualité d'observateur depuis 1977 et a contribué à l'harmonisation à l'échelle mondiale des Règlements en matière de freinage et d'éclairage. 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 et en raison de l'utilisation de plus en plus courante d'un même équipement dans plusieurs modèles de véhicules, le Japon a adopté un système d'homologation de type des équipements. Les 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.

Pour donner suite à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA), qui a été initialement proposée par le Japon et longuement débattue sous sa présidence, et qui étend la reconnaissance réciproque de l'homologation des véhicules de « sur la base des équipements » à « sur la base de l'ensemble du véhicule », le Japon a introduit un système d'homologation de type des structures communes. Les structures communes d'un type homologué peuvent prétendre à la reconnaissance réciproque de toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958, au même titre que les équipements. Au Japon, les équipements pour lesquels une homologation de type a été accordée au titre de structure commune sont dispensés de contrôle lors des examens dans le cadre du processus d'homologation de type des véhicules.

En outre, pour les véhicules lourds tels que les camions et les autobus pour lesquels de nombreuses spécifications différentes sont requises, le système d'homologation de type des structures communes (véhicules à spécifications multiples) a commencé en juin 2016 avec cette notion de structures communes, et la transition du système devrait se faire vers mars 2021, lorsque le système d'homologation de type sera supprimé.

Dans le cadre de ce système, les structures et équipements communs d'un véhicule de base (véhicule échantillon) sont examinés par le NTSEL pour vérifier leur conformité à la réglementation en matière de sécurité et d'environnement. Cela permet d'effectuer de manière efficace le contrôle initial du véhicule sur la base des résultats obtenus aux essais. En outre, l'uniformité de la construction des structures communes (véhicules à spécifications multiples), des équipements et des caractéristiques fonctionnelles est vérifiée par le MLIT au moyen d'un examen des documents soumis. Après l'homologation, afin de confirmer la conformité de la production des structures communes (véhicules à spécifications multiples), le MLIT effectue régulièrement des vérifications dans les usines des fabricants, où ils procèdent à des inspections des expéditions de structures communes.

Après l'inspection des cargaisons par les constructeurs, les structures communes (véhicules à spécifications multiples) sont complétées sous forme de camions et d'autobus par le processus de carrosserie. Ils doivent passer la partie technique de l'inspection initiale du véhicule pour la carrosserie effectuée après l'expédition, qui est menée par la NALTEC ou la LMVIO sur la base du certificat d'inspection de l'expédition du constructeur.

## 5. Système de rappel

Le système de rappel des véhicules automobiles a été créé en 1969 pour prévenir les accidents et la pollution causés par des dysfonctionnements imputables à la conception ou au processus de fabrication des véhicules. Les constructeurs ou importateurs automobiles qui produisent ou importent des véhicules automobiles doivent avertir le MLIT lorsque les conditions ne seront probablement pas conformes aux règlements 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.

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

En 2015, les fabricants d'équipements ont également été ajoutés à la liste des entités visées par la collecte de rapports et les contrôles sur place nécessaires en cas de rappel.

## SECTION 5 PROCÉDURE D'ADOPTION ET DE RÉVISION DE NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES SELON LA LOI SUR LE SUIVI DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET SYSTÈME D'AUTOCERTIFICATION EN RÉPUBLIQUE DE CORÉE

### 1. Vue d'ensemble

La loi coréenne sur le suivi des véhicules automobiles traite des sujets suivants : nouvelles immatriculations, changements, transferts et retraits d'immatriculation, attribution du numéro d'immatriculation, plaques minéralogiques, marquage du numéro d'identification des véhicules, normes de sécurité, autocertification, rappels, restrictions d'utilisation et répression, contrôle technique des véhicules et activités de gestion des véhicules dans l'objectif d'améliorer le bien-être public en garantissant les caractéristiques fonctionnelles 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 coréennes de sécurité des véhicules à moteur (KMOVSS) comprennent quatre chapitres. Dans le chapitre 1 sont énoncées des règles générales, dans le chapitre 2 des normes de sécurité pour les véhicules et les motocycles, dans le chapitre 3 des normes de sécurité pour les véhicules neufs, dans le chapitre 3-2 des normes de sécurité pour les pièces détachées, et dans le chapitre 4 des dispositions complémentaires.

Le chapitre 1 comporte trois articles y compris l'objet de la loi, les définitions et la sécurité des structures et des équipements ; le chapitre 2 comprend 104 articles traitant des normes de sécurité pour les véhicules et les motocycles ; le chapitre 3 comprend 38 articles sur les critères de sécurité pour les véhicules neufs ; le chapitre 3-2 comprend 12 articles pour les pièces détachées ; le chapitre 4 comprend 4 articles traitant des arrêtés relatifs à la capacité de transport de passagers, au poids maximum autorisé en charge, aux règles spéciales sur l'application des règles et la tolérance et les méthodes d'essai des spécifications (voir la figure 2).

En 2003, la Corée a adopté un système d'autocertification en ce qui concerne le service de suivi. Dans le cadre de ce système, les pouvoirs publics établissent des normes de sécurité pour les véhicules neufs en vue de garantir leur sûreté et les constructeurs procèdent eux-mêmes, en interne, à la certification des véhicules répondant à ces normes 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. Loi sur le suivi des véhicules automobiles

La loi sur la circulation routière a été modifiée et la loi sur le suivi des véhicules automobiles 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, aux normes de sécurité, à l'autocertification, aux rappels, aux contrôles, à l'entretien et aux activités de suivi des véhicules automobiles (vente, entretien et retrait de la circulation) dans le cadre d'une législation visant à garantir les caractéristiques fonctionnelles des véhicules, leur sécurité et leur entretien régulier.

FIGURE 1

## Structure de la loi sur le suivi des véhicules automobiles

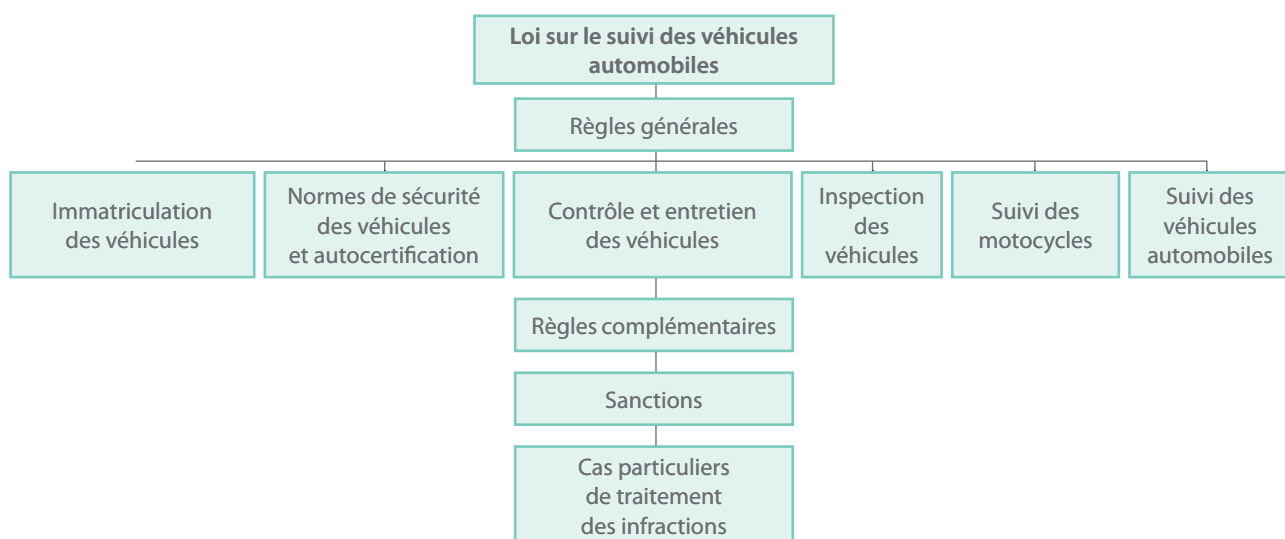
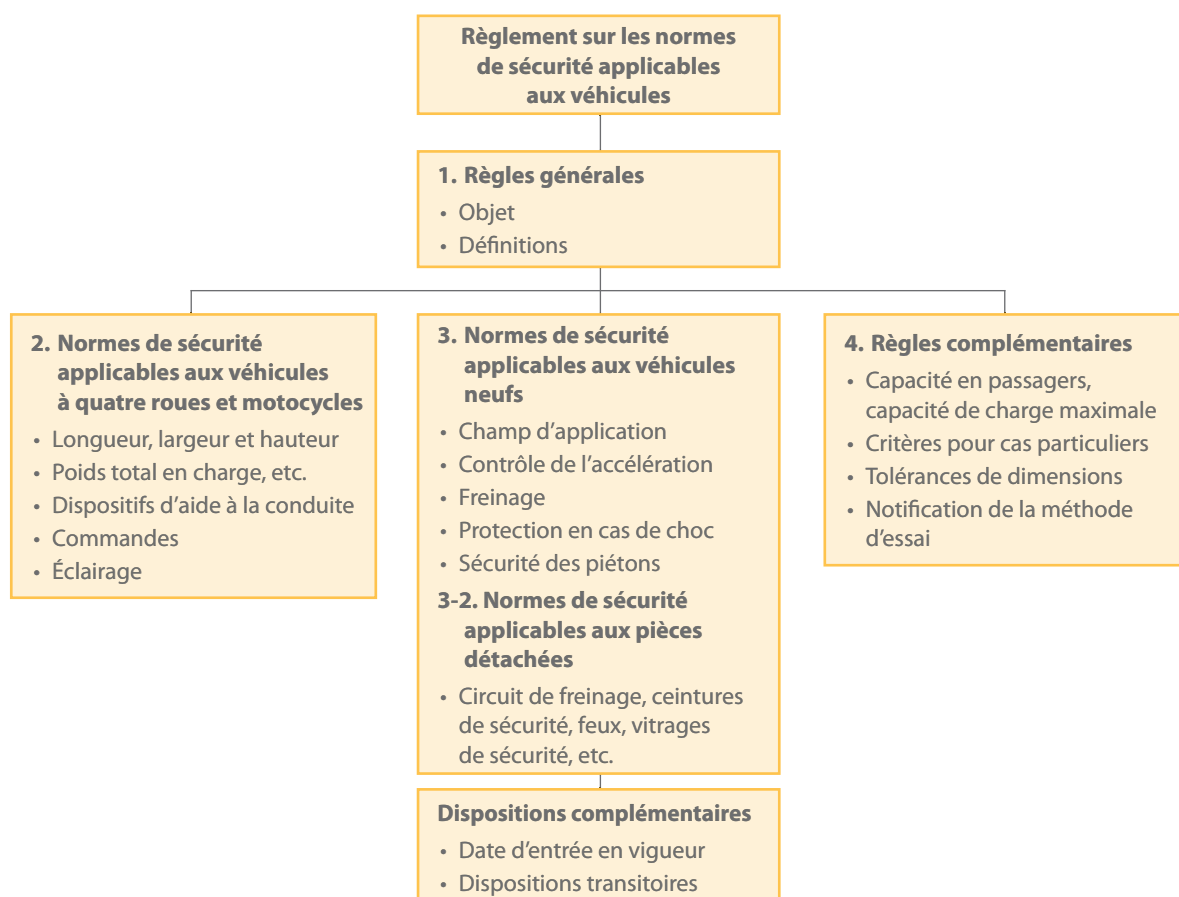


FIGURE 2

## Configuration des normes de sécurité des véhicules automobiles en Corée



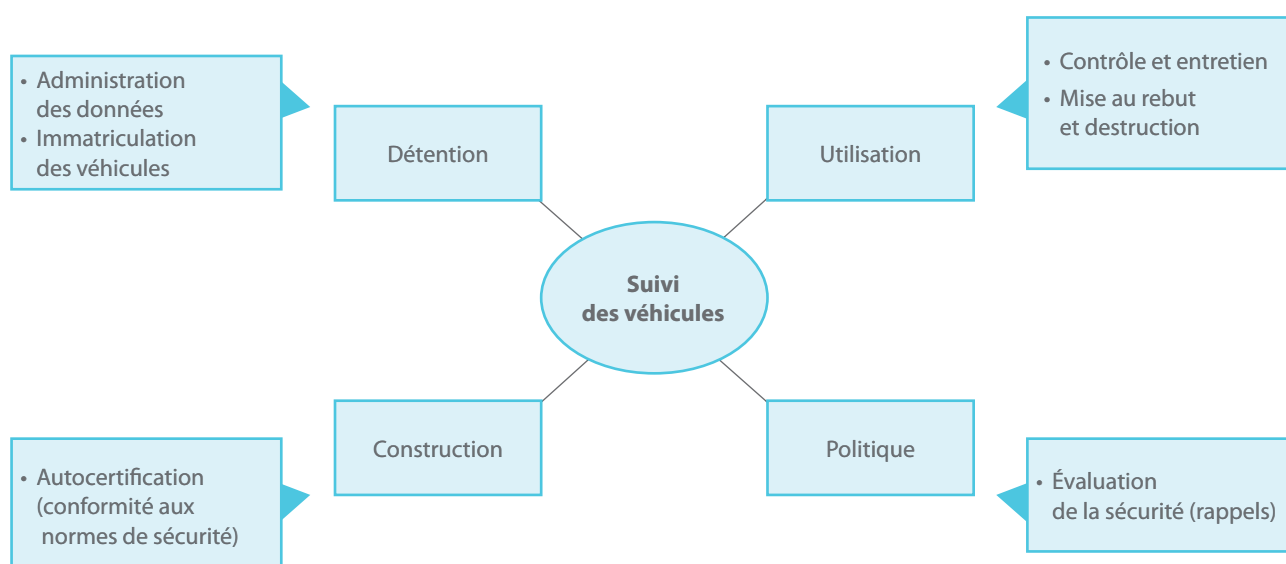
La Corée a instauré le système de suivi automatique décrit à la figure 3 et conçu à cette fin la loi sur le suivi des véhicules automobiles, comme décrit ci-après.

Il existe plusieurs règlements de niveau inférieur en vertu de la loi sur le suivi des automobiles, notamment le décret d'application de la loi sur le suivi des automobiles (décret présidentiel), le règlement d'application de la loi sur des automobiles et les règles relatives aux normes de sécurité des véhicules (ordonnance d'application du Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des transports (MOLIT)), et le règlement d'application des normes de sécurité des véhicules, la procédure d'autocertification des véhicules et la procédure d'évaluation de la sécurité des véhicules (arrêté du MOLIT).

La certification pendant les étapes de fabrication et le système de suivi pendant le fonctionnement sont régis par ces règlements. Le système d'autocertification, un système de certification de la conformité aux normes de sécurité, est applicable aux véhicules neufs pour assurer la sécurité, tandis que les contrôles techniques périodiques, la gestion informatisée et le système de suivi des véhicules visent à assurer la sûreté des véhicules existants.

FIGURE 3

### Système de suivi des véhicules



### 3. Procédure d'adoption et de révision des normes de sécurité

La procédure d'adoption et/ou de révision des normes coréennes de sécurité des véhicules automobiles (KMOVSS) est présentée dans la figure 1 et les détails sont décrits aux paragraphes 3.1 à 3.10 ci-dessous.

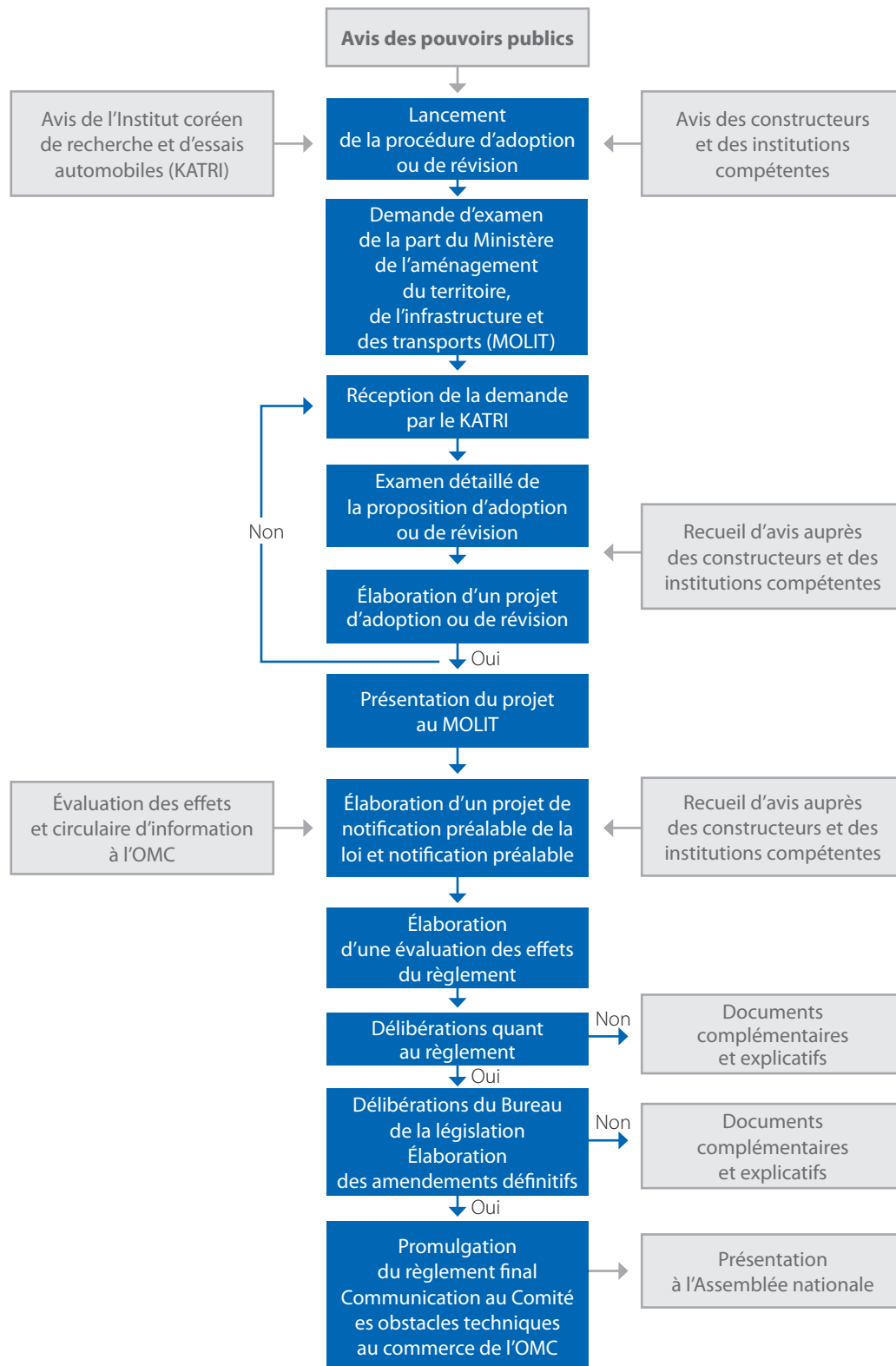
#### 3.1 Examen de l'adoption et/ou de la révision

Les éléments tendant à la promulgation et/ou la révision des normes de sécurité sont reçus par divers canaux et les principales sources sont les suivantes. S'il est possible d'améliorer la réglementation, les éléments sont évalués et des mesures sont prises.

- Politiques gouvernementales visant à améliorer le système : questions sociales, amélioration, etc. ;
- Avis de l'Institut coréen de recherche et d'essais automobiles (KATRI) : plan d'amélioration des normes de sécurité, autres mesures complémentaires relatives à l'application des normes de sécurité ;
- Demande d'amélioration du système de la part des constructeurs ou des utilisateurs finaux : allègement des normes, mise en œuvre de nouvelles technologies, etc. ;
- Introduction de changements en fonction du contexte, notamment de l'évolution technologique ;
- Demande d'amélioration dans le cadre d'accords internationaux ou de négociations commerciales ;
- Autre amélioration nécessaire s'agissant de l'application de la réglementation.

## GRAPHIQUE 1

## Procédure d'adoption et de révision



### 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 MOLIT soumet une proposition au KATRI.

Le MOLIT 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 MOLIT, et réalise une évaluation concernant la date limite de notification et la stratégie suite à des discussions en amont avec le MOLIT 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 avoir désigné le service d'exécution et la personne de contact, une évaluation technique sera effectuée, et l'évaluation devrait comprendre au moins les éléments suivants. Les avis des fabricants et des institutions concernées doivent être recueillis et reflétés par la discussion avec eux, si nécessaire.

- 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 ou 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 MOLIT, 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 MOLIT, 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 MOLIT ; les documents doivent être établis dans le respect des modalités relatives aux notifications préalables et soumis au MOLIT.

### 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 MOLIT.

Dès réception de la demande de participation à une réunion ou de données supplémentaires formulée par le MOLIT au cours de cette évaluation, 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 achevée l'évaluation des effets du projet, le MOLIT 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 ou de révision.

Les délibérations du Bureau de la législation doivent être formulées avec la plus grande clarté et la plus grande précision car elles portent sur le texte qui, en dernier ressort, figurera dans la législation.

### 3.9 Proclamation de l'adoption ou 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-ressources compétentes en interne, la diffuse auprès de l'ensemble du personnel et établit un plan pour les futures activités.

### 3.10 Communication de la notification au Comité des obstacles techniques au commerce

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. Vérification de la conformité de l'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 applicables aux 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

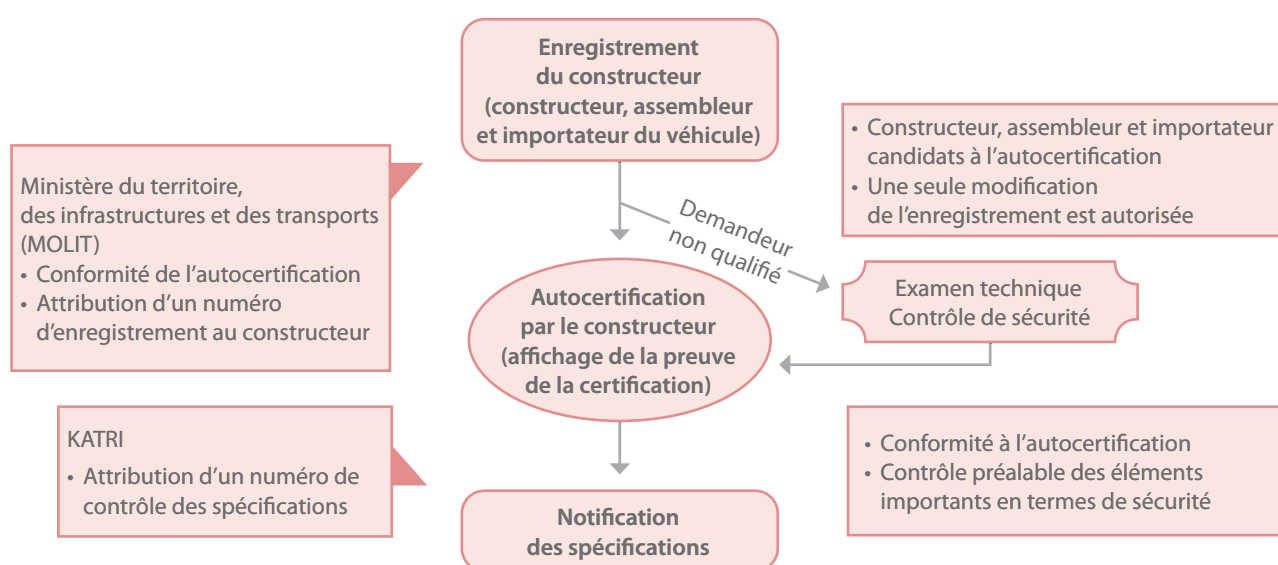
La procédure d'autocertification par les constructeurs est décrite à la figure 4.

#### 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 MOLIT 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 communiquées pour enregistrement.

**FIGURE 4**

### Procédure d'autocertification par les constructeurs



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

#### 4.2.2 Marquage de l'autocertification

En cas d'autocertification réalisée par le constructeur, la preuve de la certification doit être marquée 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.

## 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 d'essais conformément à la procédure décrite à la figure 5.

### 5.1 Résumé de la procédure d'enquête

#### 5.1.1 Organe chargé de l'enquête

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

- Si des méthodes inadéquates ou illégales ont été employées pour l'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.

#### 5.1.2 Méthode d'enquête

Le MOLIT établit un plan annuel indiquant les types de véhicules visés et les éléments à soumettre à des essais puis ordonne une enquête à l'organe chargé des essais.

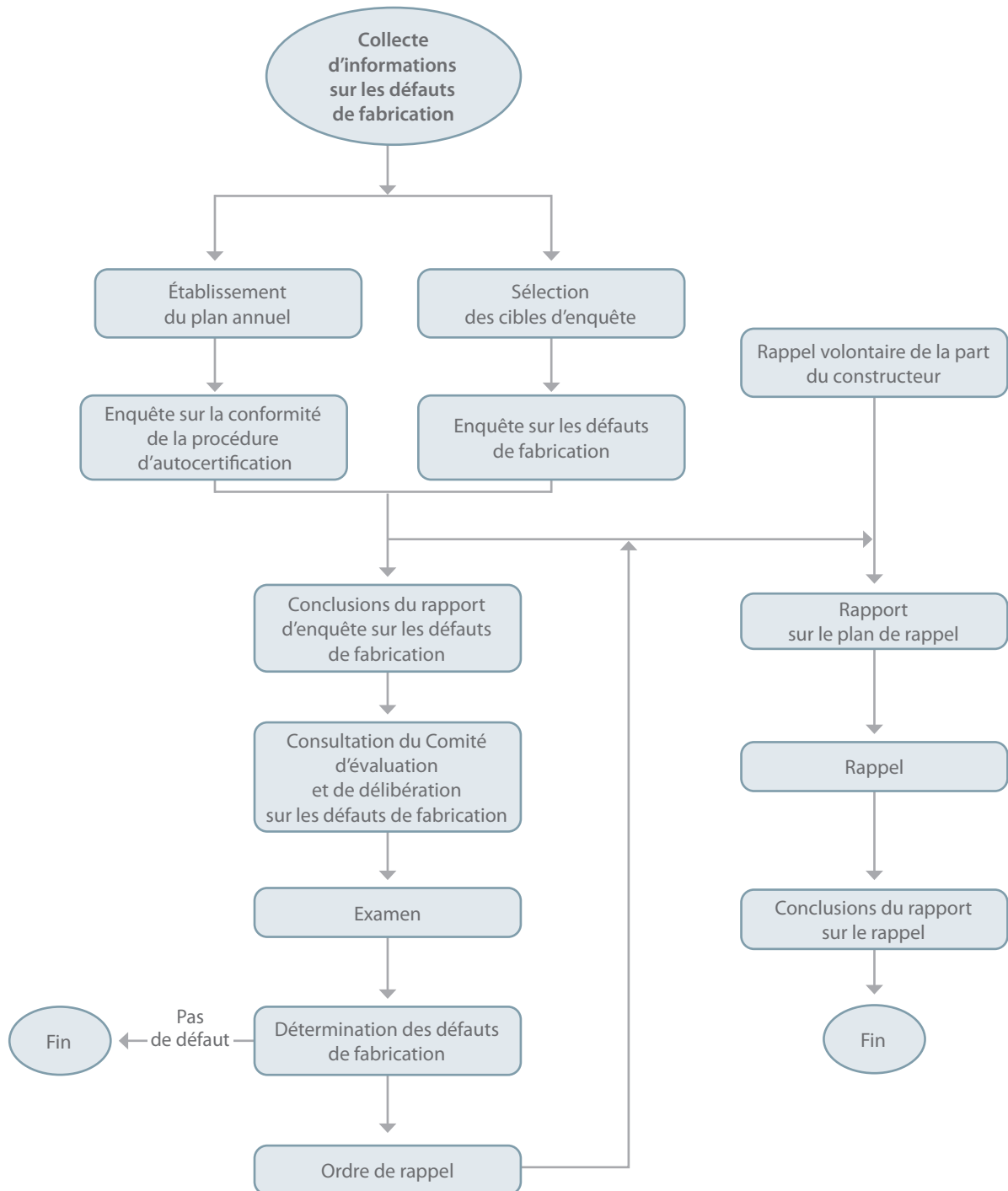
L'organe chargé des essais (KATRI) établit un plan d'enquête, le communique au MOLIT, mène l'enquête et en communique les conclusions au MOLIT.

Si le constructeur reconnaît de son propre chef un défaut de fabrication pendant les essais de conformité à la procédure d'autocertification et annonce un plan de rappel, le MOLIT évalue la conformité et termine 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.

FIGURE 5

## Procédure de rappel



## SECTION 6 ÉLABORATION ET APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE DES VÉHICULES AUTOMOBILES EN FÉDÉRATION DE RUSSIE

### 1. Participation de la Fédération de Russie aux Accords administrés par le Forum mondial (WP.29)

En date du 17 février 1987, l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) est devenue Partie contractante à l'Accord de Genève de 1958. Par la suite, en 1992, le Gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré que la Fédération de Russie était l'État continuateur de l'URSS en ce qui concernait la réalisation des droits et le respect des obligations découlant des accords signés par l'URSS, y compris l'Accord de Genève de 1958.

La Fédération de Russie a fait partie des premiers pays à signer l'Accord de Vienne de 1997, le 13 novembre 1997.

Le 25 août 2000, la Fédération de Russie est devenue le huitième pays à signer l'Accord mondial de 1998. Celui-ci est ensuite entré en vigueur et est devenu ouvert à l'adhésion d'autres Parties contractantes.

L'une des principales conséquences de la participation de l'URSS puis de la Fédération de Russie aux activités du Forum mondial a été l'élaboration du système national de certification des véhicules automobiles sur la base des prescriptions énoncées dans les Règlements ONU.

En ce qui concerne les RTM ONU, la Fédération de Russie les introduit principalement dans sa législation en appliquant les Règlements ONU équivalents.

### 2. Réglementation technique concernant les véhicules à moteur

La loi fédérale du 27 décembre 2002 n° 184-ФЗ relative à la réglementation technique a établi un nouveau mécanisme juridique concernant l'élaboration, l'adoption, l'application et l'exécution des prescriptions obligatoires (règlements techniques) et des règles volontaires (normes) concernant les produits à toutes les phases de leur cycle de vie.

La base juridique de la réglementation technique concernant les produits de l'industrie automobile comprend les accords internationaux auxquels est partie la Fédération de Russie, en particulier les suivants : Accord de Genève de 1958, Accord mondial de 1998, Accord de Vienne de 1997, Convention sur la circulation routière de 1968 et Accord européen de 1971 complétant ladite Convention, Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, ainsi que la législation fédérale russe, en particulier les lois fédérales sur : la sécurité routière, la protection de l'environnement, la protection de l'air, le bien-être sanitaire et épidémiologique de la population, la protection des droits des consommateurs, la protection des droits des personnes morales et des entrepreneurs individuels lors de la mise en œuvre des contrôles de l'État (surveillance) et des contrôles municipaux et la normalisation dans la Fédération de Russie.

Fondé sur la notion approuvée de réglementation technique, le premier règlement technique russe, sur les exigences relatives aux émissions de substances nocives (polluantes) par les véhicules à moteur mis en circulation sur le territoire de la Fédération de Russie, a été adopté en vertu du décret n° 609 du Gouvernement du 12 octobre 2005, et le règlement technique sur la sécurité des véhicules à roues a été adopté en vertu du décret n° 720 du Gouvernement du 10 septembre 2009.

Le 18 novembre 2010 a été conclu l'Accord sur les principes et règles communs de la réglementation technique de la République du Bélarus, de la République du Kazakhstan et de la Fédération de Russie, formant l'Union douanière, et les questions de réglementation technique ont été portées à son niveau. L'Accord prévoit, entre autres, l'introduction de règles techniques uniformes de l'Union douanière.

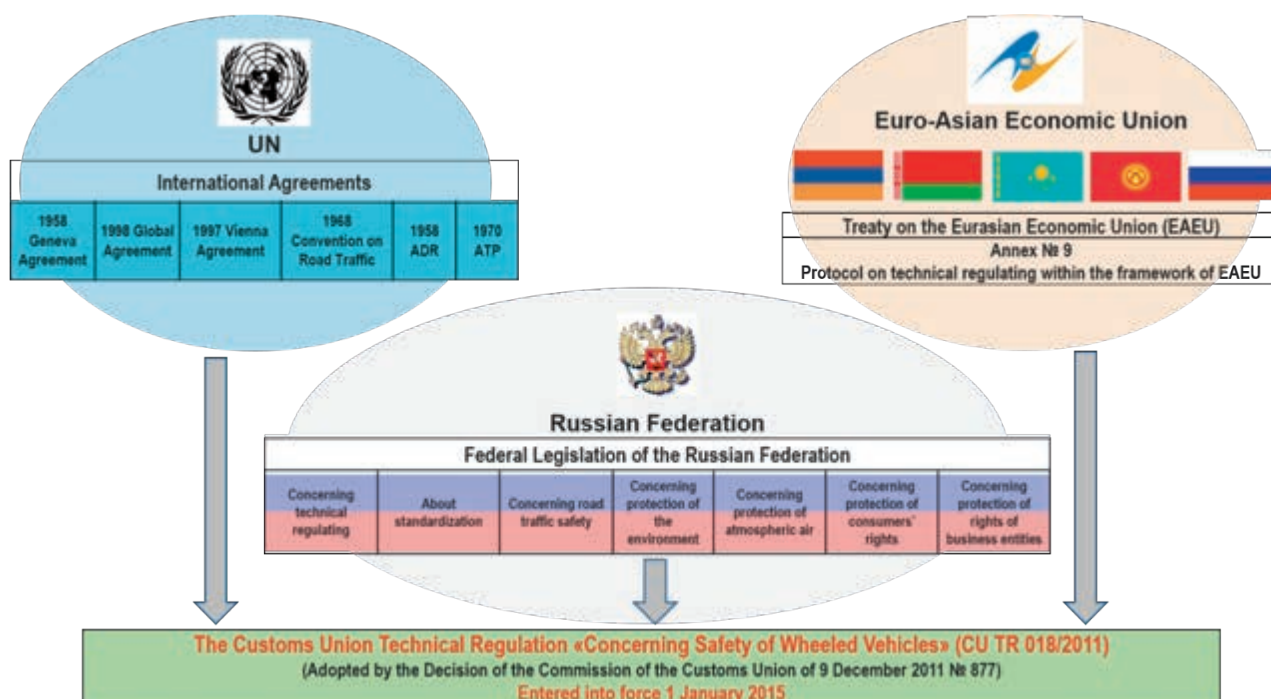
La procédure d'élaboration d'un règlement technique prévoit un débat public sur le projet pendant au moins deux mois et une approbation interne au niveau de l'État, au cours de laquelle est réalisée une évaluation des incidences de la réglementation, tenant compte des positions des autorités fédérales, des organisations scientifiques, des organisations d'autoréglementation, des associations publiques d'entrepreneurs et de consommateurs.

Sur la base de cet Accord a été élaboré le règlement technique de l'Union douanière sur la sécurité des véhicules à roues (CU TR 018/2011). Il a été adopté en vertu de la décision n° 877 de la Commission de l'Union douanière, du 9 décembre 2011. Il combine les dispositions des deux règlements techniques nationaux susmentionnés. Le règlement CU TR 018/2011 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, date à compter de laquelle ont été abrogées les réglementations techniques nationales.

Le 29 mai 2014, la République du Bélarus, la République du Kazakhstan et la Fédération de Russie ont signé le traité sur l'Union économique eurasiatique (UEE), auquel ont également adhéré la République d'Arménie et la République du Kirghizistan. Depuis lors, les activités de réglementation technique ont été déléguées à l'UEE, et le règlement technique CU TR 018/2011 est devenu applicable dans le cadre de celle-ci. La base juridique de la réglementation technique au sein de l'UEE est illustrée à la figure 1.

FIGURE 1

### Base juridique de la réglementation technique dans l'Union économique eurasiatique



### 3. Le règlement technique de l'Union douanière sur la sûreté des véhicules à roues (CU TR 018/2011)

Le règlement technique de l'Union douanière CU TR 018/2011 est l'acte législatif fondamental dans lequel sont énoncées les prescriptions obligatoires en matière de sécurité applicables aux véhicules à roues et à leurs composants. Il prévoit l'établissement d'une réglementation technique en vue d'assurer un niveau de sécurité socialement acceptable, et l'exécution par les États membres de l'Union douanière des obligations qui leur incombent par suite de leur participation aux accords internationaux dans le domaine de la sécurité des véhicules à roues.

Le champ d'application du règlement technique comprend les véhicules routiers mis en circulation et en service, y compris les cas de modification de leur conception affectant la sécurité, ainsi que les composants du véhicule affectant la sécurité de celui-ci (fig. 2).

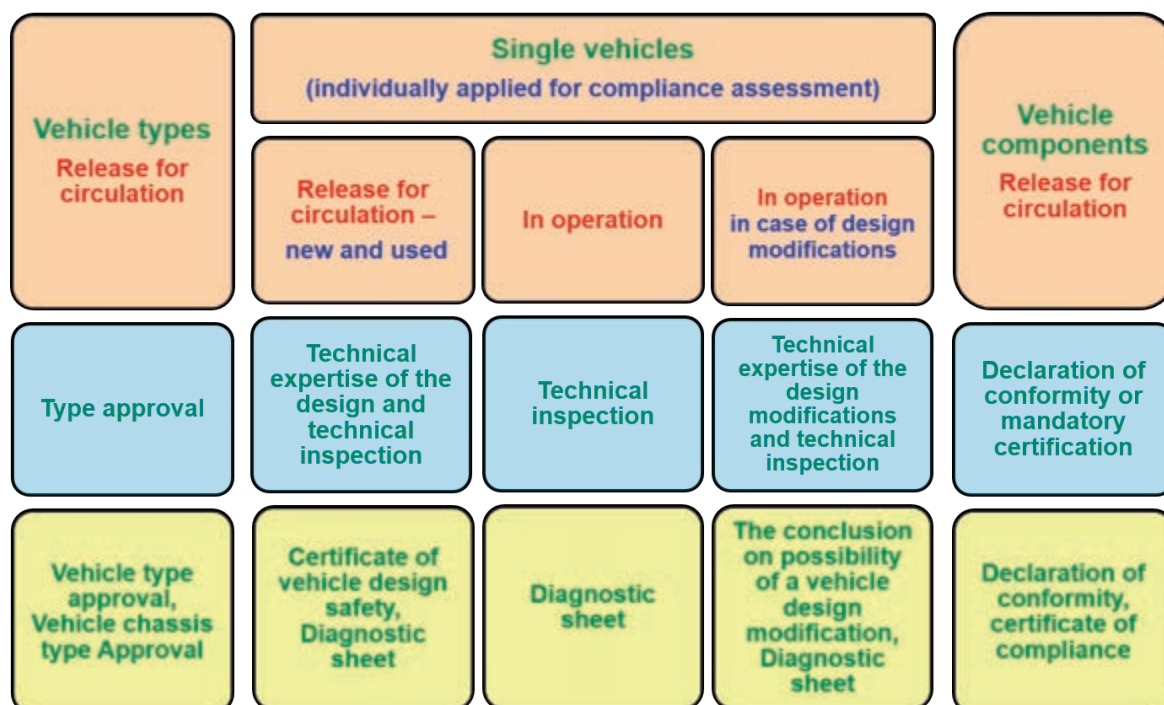
Le règlement technique CU TR 018/2011 énonce les prescriptions au moyen de références directes à 112 Règlements ONU et 2 RTM ONU. En outre, des prescriptions nationales dont le respect est nécessaire pour maintenir la sécurité des véhicules dans les conditions de fonctionnement caractéristiques de la Fédération de Russie et des autres pays de l'UEE sont énoncées littéralement dans le règlement technique CU TR 018/2011.

Compte tenu du principe de conformité des prescriptions techniques au niveau de développement de l'économie nationale, plusieurs prescriptions figurant dans la liste obligatoire comportent différents niveaux de rigueur, assorties de dates cibles de transition progressive à la mise en œuvre des prescriptions de niveau supérieur.

La Fédération de Russie joue un rôle pionnier dans l'introduction de prescriptions relatives aux systèmes d'appel d'urgence utilisant les informations de localisation des véhicules reçues des systèmes mondiaux de navigation par satellite.

FIGURE 2

## Objets de la réglementation technique et types d'évaluation de la conformité du CU TR 018/2011



Les véhicules sont divisés en classes écologiques en fonction de leur niveau d'émissions de substances nocives. Pour chaque classe écologique, les spécifications techniques des émissions sont établies selon les dispositions des Règlements ONU n<sup>os</sup> 24, 49, 83 et 96, auxquels il est fait directement référence dans le règlement technique CU TR 018/2011. Les modalités d'application des spécifications techniques sont également prévues. Pour l'instant, le règlement CU TR 018/2011 impose le niveau d'émission de la classe écologique 5 (Euro-5).

Outre les types de véhicules, le règlement CUTR018/2011 précise les conditions dans lesquelles est exigée l'évaluation individuelle d'un véhicule mis en circulation :

- 1) S'il découle d'une créativité technique individuelle ;
- 2) S'il est importé dans un État de l'UEE par une personne physique pour ses besoins personnels ;
- 3) S'il est importé dans un État de l'UEE après avoir été immatriculé à l'étranger.

En ce qui concerne ces véhicules, les prescriptions fondamentales relatives à la sécurité de conception, qui ne varient pas pendant la durée de vie du véhicule, sont vérifiées, notamment celles concernant les équipements empêchant une utilisation non autorisée, les systèmes de chauffage, les dispositifs d'éclairage, la visibilité dans les rétroviseurs, les ceintures de sécurité et leurs ancrages, les sièges et leurs ancrages, les saillies extérieures et les aménagements intérieurs, les dispositifs antiencastrement arrière et latéraux, la prévention des risques d'incendie. Ces prescriptions ont été dérivées des Règlements ONU correspondants. Une attention particulière a été accordée à la sécurité des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> (autobus). Les prescriptions élargies du règlement technique sont fondées sur les prescriptions du Règlement ONU n<sup>o</sup> 107.

Le règlement technique CU TR 018/2011 comprend également, sous la forme d'une annexe, des prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle élaborées sur la base des normes nationales russes et des prescriptions de l'Accord de Vienne de 1997. La plupart de ces prescriptions sont soumises à un contrôle obligatoire dans le cadre des procédures de contrôle technique faisant appel à des diagnostics techniques. Les résultats positifs du contrôle constituent la base de l'enregistrement de la police d'assurance obligatoire de la responsabilité civile du propriétaire du véhicule, qui est une condition nécessaire pour l'admission d'un véhicule à la circulation dans la Fédération de Russie.

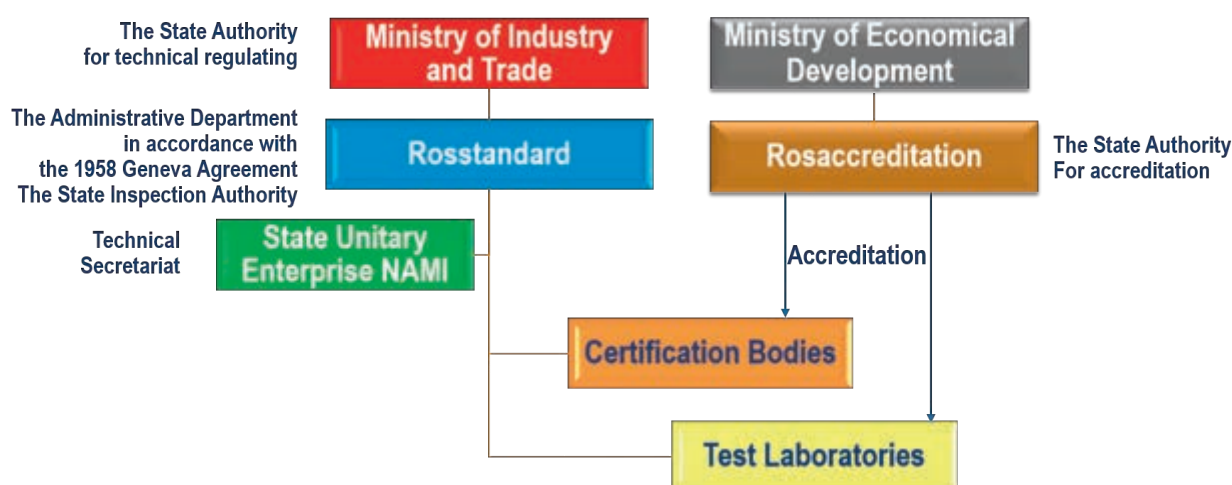
La structure organisationnelle du système d'évaluation de la conformité des produits automobiles (fig. 3) comprend les organes suivants :

- Le Ministère russe de l'industrie et du commerce, à titre d'autorité fédérale de réglementation technique ;
- L'Agence fédérale de réglementation technique et de métrologie (Rosstandard) en tant qu'organe administratif de la Fédération de Russie dans le cadre de l'Accord de Genève de 1958 chargé de l'homologation de type des véhicules et de leurs composants conformément aux Règlements ONU et des homologations de type régionales de véhicules complets dans le cadre du règlement technique CU TR 018/2011, et également en tant qu'autorité de l'État chargée de contrôler la conformité des produits de l'industrie automobile aux prescriptions du règlement CU TR 018/2011 ;
- L'entreprise de l'État fédéral NAMI, qui remplit les fonctions de secrétariat technique et qui, conformément aux dispositions du règlement CU TR 018/2011, est chargée de vérifier l'exactitude et la justification de la délivrance des homologations de type régionales de véhicules complets ;
- Des organismes de certification accrédités ;
- Des laboratoires d'essai accrédités.

L'accréditation des organismes de certification et des laboratoires d'essai est effectuée par le Service fédéral indépendant d'accréditation, qui fait partie du Ministère russe du développement économique.

**FIGURE 3**

**Structure organisationnelle du système d'évaluation de la conformité des produits automobiles dans la Fédération de Russie**



#### 4. Contrôle de l'État

Le contrôle étatique du respect des prescriptions obligatoires des règlements techniques et des normes nationales est effectué dans le cadre de la loi fédérale n° 184-Φ3 du 27 décembre 2002 sur la réglementation technique en ce qui concerne les produits et processus y afférents en matière de conception, de production, de construction, d'installation, de fonctionnement, de stockage, de transport, de vente et d'élimination, du seul point de vue du respect des prescriptions énoncées dans les règlements techniques et les normes nationales applicables.

Le contrôle de l'État est effectué conformément aux dispositions de la loi fédérale n° 294-Φ3 du 26 décembre 2008 sur la protection des droits des personnes morales et des entrepreneurs individuels lors de la mise en œuvre du contrôle de l'État et du contrôle municipal. Les contrôles prévus peuvent être effectués au maximum une fois tous les trois ans, conformément aux plans de contrôle de l'année civile correspondante convenus avec les autorités judiciaires. Des contrôles non programmés sont effectués à l'occasion de recours pour menaces d'atteinte à la vie et à la santé des citoyens ou d'infliction de dommages.

En vertu du décret n° 1108 du Gouvernement de la Fédération de Russie du 16 octobre 2015, l'Agence fédérale de réglementation technique et de métrologie (Rosstandard) est habilitée à effectuer le contrôle d'État du respect des prescriptions du règlement technique CU TR 018/2011 en ce qui concerne les véhicules à roues et leurs composants mis pour la première fois en circulation sur le territoire de la Fédération de Russie.

Au cours de son activité dans le domaine du contrôle de l'État, Rosstandard a pris 141 décisions de rappel volontaire de véhicules afin de prévenir des dommages éventuels liés à leur utilisation. Le nombre total de véhicules rappelés s'est élevé à plus de 1,5 million d'unités.

En 2017, Rosstandard a inspecté 158 entreprises, et dans 39 d'entre elles (24 %), des violations des prescriptions en vigueur ont été constatées. Les mesures pertinentes ont été prises conformément au Code des infractions administratives de la Fédération de Russie.

### Résumé

Dans le domaine des véhicules à moteur, la Fédération de Russie et l'UEE dans son ensemble mènent une politique de mise en œuvre des dispositions techniques convenues au niveau international en tant que prescriptions techniques nationales, en vue d'éliminer les obstacles entravant le commerce international, tout en maintenant la conformité aux prescriptions modernes en matière de sécurité. L'application directe des Règlements ONU compris dans la liste des prescriptions régionales du règlement technique CU TR 018/2011 est en vigueur dans l'ensemble des pays de l'UEE.

## SECTION 7 L'ÉLABORATION DES RÈGLES AUX 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. Contacts

### 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

<sup>1</sup> Étant donné 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.

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. En revanche, 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.

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 ([www.access.gpo.gov/nara/#cfr](http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr)).

<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.

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 n° 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 50 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 ([www.access.gpo.gov/nara/#cfr](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 [www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed](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.

En outre, la loi sur la liberté de l'information a été complétée par le décret présidentiel n° 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 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.

4 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)).

### 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 n° 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 n° 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.
- 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.

<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.

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 (par 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 n° 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

<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)).

dollars en un an à l'exécutif des États ou au secteur privé. De même encore, le *Paperwork 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 n° 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 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

<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> 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.

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'écarter 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'agréé 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

<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).

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 intentier 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 3011510.

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.

10 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 « 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 ».

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).

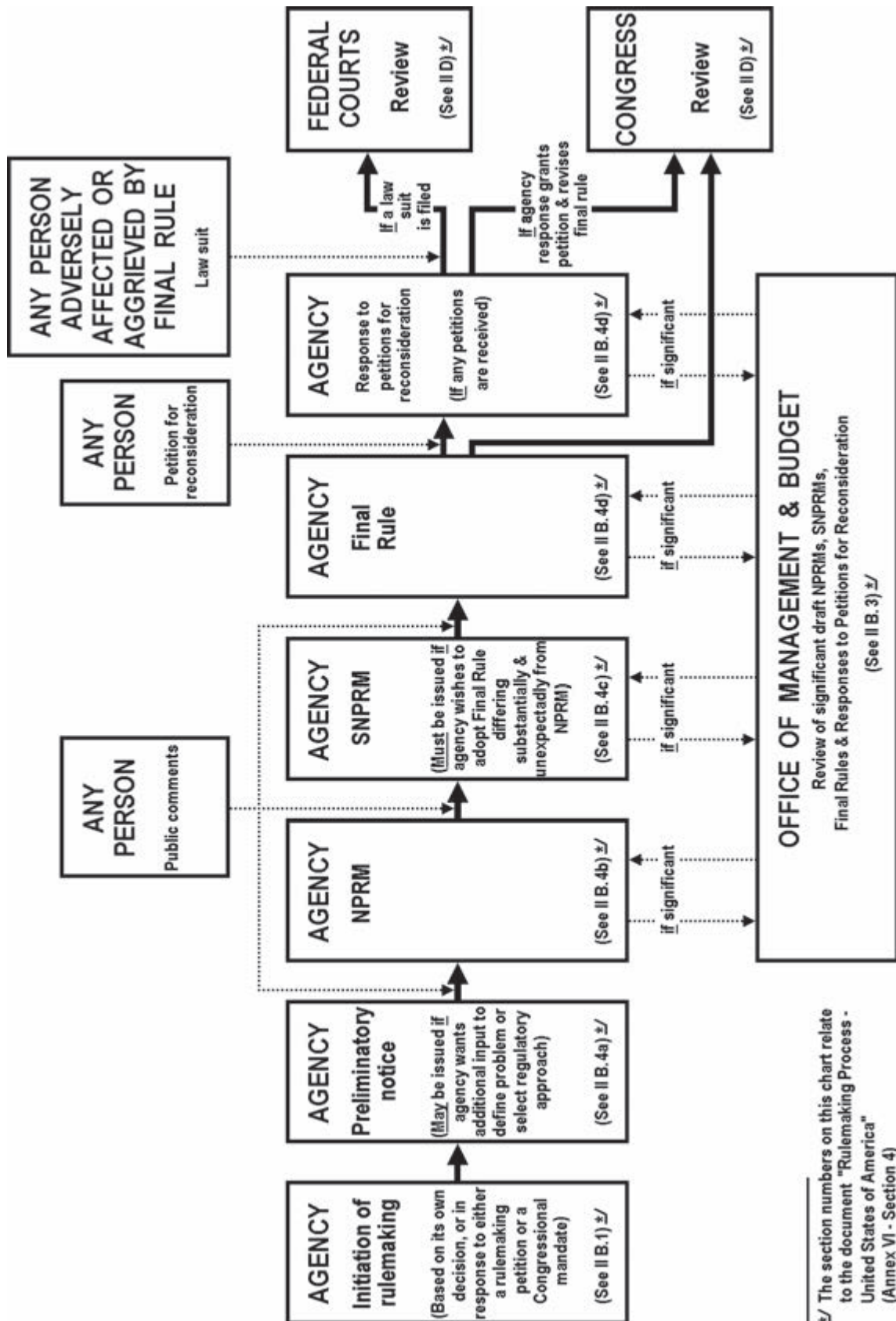
#### IV. Glossaire des sigles

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 :

<b>NHTSA</b>	International Policy Division U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) 1200 New Jersey Avenue SE Washington, D.C. 20590, United States of America
<b>EPA</b>	Office of Air and Radiation, Transportation and Climate Division U.S. Environmental Protection Agency (EPA) 1200 Pennsylvania Avenue, NW William Jefferson Clinton North, M/C 6401A 20005 Washington, DC 20460, United States of America

L'action réglementaire aux États-Unis d'Amérique



## SECTION 8 L'UNION EUROPÉENNE

### I. L'industrie automobile européenne et le cadre juridique de l'homologation

L'industrie automobile a longtemps été joué un rôle fondamental pour la création d'emplois en Europe. Environ 12 millions d'Européens travaillent dans le secteur de l'automobile ou de la mobilité dans l'Union européenne<sup>11</sup>. Le secteur automobile fournit emplois et moyens de subsistance à travers toute l'Europe, et continue de le faire dans des régions industrielles par ailleurs en déclin : les petites et moyennes entreprises (PME) de sous-traitance sont des éléments essentiels de la chaîne automobile. Le succès des PME apporte souvent des investissements et des revenus précieux aux collectivités. Rien qu'en 2016, les recettes fiscales provenant des véhicules automobiles dans 14 États membres de l'Union européenne ont représenté 395,7 milliards d'euros<sup>12</sup>. En tant qu'élément essentiel du programme commercial de l'Union européenne, les exportations du secteur de l'automobile se sont élevées à 135,4 milliards d'euros en 2016, pour un excédent de 89,7 milliards d'euros<sup>13</sup>. En outre, il est au cœur de la mobilité des individus et de la prestation de services. Il joue un rôle essentiel non seulement dans la mobilité des personnes, mais aussi dans le secteur des services tels que les transports publics, les services d'urgence et la distribution des biens dans le secteur privé. Et ce secteur est en pleine expansion : de 2010 à 2050, on estime que le transport de passagers augmentera d'environ 42 % et le transport de marchandises de 60 %<sup>14</sup>.

Étant donné le rôle sociétal et l'importance économique de l'industrie automobile, celle-ci interagit avec de nombreux domaines cruciaux de la politique de l'Union européenne. Outre le lien évident avec la compétitivité et la politique industrielle, le secteur automobile et plus largement la mobilité, sont des éléments essentiels du programme de la Commission européenne dans plusieurs domaines, notamment l'Union de l'énergie de l'Union européenne, le passage à une économie circulaire et à faible émission de carbone, le Plan d'investissement pour l'Europe et le Marché unique numérique, comme l'indique le rapport « GEAR 2030 »<sup>15</sup>.

Dans le but de suivre et d'évaluer régulièrement l'évolution de l'industrie automobile et d'établir une vision réaliste pour cette industrie dans la perspective des années 2030 et 2040, la Commission européenne a lancé le processus de consultation des parties prenantes dans le cadre de « GEAR 2030 ». Grâce à ce processus, les représentants de l'industrie automobile, les syndicats, les organisations non gouvernementales, les utilisateurs, les ministères concernés des États membres de l'Union européenne, la Commission européenne et d'autres institutions de l'Union peuvent élaborer des recommandations sur les mesures nécessaires pour maintenir la compétitivité et la durabilité de l'industrie automobile de l'Union. Ces recommandations permettent à la Commission d'élaborer une politique industrielle sectorielle sur mesure.

La politique industrielle sectorielle comprend aussi des aspects commerciaux pour lesquels la question de l'harmonisation technique internationale est d'une importance capitale. Depuis sa création avec CARS 21 et récemment avec GEAR 2030, le processus de consultation des parties prenantes s'est fait un fervent défenseur de l'harmonisation internationale et a souligné « l'importance de l'harmonisation technique mondiale dans le cadre de la CEE en tant que facteur décisif pour renforcer la compétitivité à l'échelle mondiale, réduire les coûts de développement et d'essai redondants et éviter la duplication des procédures administratives ». La Commission européenne renforce donc continuellement son implication dans le processus législatif technique de la CEE, en particulier par son travail au sein du WP29 et de ses organes subsidiaires, consciente du fait que l'harmonisation internationale par le biais des Règlements et RTM ONU relatifs à la construction et au fonctionnement des véhicules à moteur est un facteur essentiel pour réduire les coûts réglementaires pour tous les constructeurs et renforcer la compétitivité. Les efforts entrepris par la Commission européenne permettent progressivement d'aligner la législation de l'Union européenne sur les Règlements et RTM ONU adoptés au niveau international. L'Union européenne va même plus loin en établissant un lien plus direct entre sa propre législation et les Règlements ONU (voir à cet égard le règlement (CE) no 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur). Cela facilite le commerce international et offre un niveau au moins aussi élevé de sécurité et de protection de l'environnement aux citoyens européens et aux consommateurs du monde entier.

11 Selon The Automobile Industry Pocket Guide 2017-2018 de l'ACEA, fondé sur les chiffres d'Eurostat, environ 3,3 millions de personnes travaillent dans la construction de véhicules automobiles et la fabrication de leurs composants, plus de 4,3 millions de personnes sont employées dans le secteur plus large de l'« utilisation de l'automobile » (concessionnaires, réparateurs et prestataires de services après-vente), et plus de 5 millions sont des emplois de mobilité liés aux activités de transport et de construction des routes. En outre, selon le rapport sur l'industrie (2015) de l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM), l'industrie des véhicules de la catégorie L emploie environ 22 600 personnes dans le secteur manufacturier de l'Union européenne. Les secteurs en amont et en aval de la catégorie L représentent environ 133 700 emplois.

12 ACEA (2017), The Automobile Industry Pocket Guide.

13 Ibid.

14 Communication de la Commission européenne : L'Europe en mouvement – COM (2017) 283.

15 <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081>.

## II. Le système européen d'homologation de type de l'ensemble du véhicule (EU WVTA)

Lorsque la CEE a entamé le processus d'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules, les États membres de l'Union européenne disposaient encore de leurs propres législations nationales et systèmes d'homologation des véhicules à moteur. Il en découlait des différences importantes de prescriptions selon les pays, des adhésions unilatérales aux règlements internationaux et des dates de mise en œuvre divergentes pour les prescriptions nouvelles. Plusieurs décennies ont été nécessaires pour parvenir à l'état actuel d'harmonisation juridique des prescriptions applicables aux véhicules à moteur.

L'harmonisation technique en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques, mise en œuvre au niveau de l'Union européenne conformément à l'article 114 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, est fondée sur le système d'homologation de type de l'ensemble du véhicule de l'Union européenne. Dans le cadre de ce système, exclusivement applicable aux véhicules neufs, les constructeurs peuvent obtenir l'homologation d'un nouveau type de véhicule dans un État membre de l'Union européenne s'il satisfait aux prescriptions techniques de l'Union européenne, puis le commercialiser dans toute l'Union sans qu'il soit nécessaire de procéder à des essais ou des contrôles d'homologation supplémentaires dans d'autres États membres. Cette homologation est accordée par l'autorité nationale chargée de l'homologation de type. La délivrance d'un certificat de conformité est le résultat d'un examen d'homologation de type : c'est en fait une déclaration du fabricant selon laquelle le véhicule est conforme aux prescriptions légales pertinentes telles que stipulées par la législation européenne relative à l'homologation de type de l'ensemble du véhicule. L'immatriculation d'un véhicule doit être accordée sur simple présentation d'un certificat de conformité.

## III. Les trois piliers de la législation de l'Union européenne en matière d'homologation des véhicules à moteur

La législation de l'Union européenne sur les véhicules à moteur traite trois domaines essentiels en ce qui concerne l'homologation de type de l'ensemble du véhicule :

### Les véhicules automobiles



« 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

### Les véhicules agricoles et forestiers (tracteurs)



« 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 de travaux agricoles ou forestiers, ou à tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers ; il peut être aménagé pour transporter une charge dans le contexte de travaux agricoles ou forestiers et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers.

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

### Les deux- et trois-roues et quadricycles



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 équipés 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 l'homologation de type dans l'UE et le système réglementaire de la CEE

La Commission européenne est habilitée à négocier les nouveaux Règlements et RTM ONU au nom des 28 États membres. Les textes juridiques de l'Union européenne disposent que les projets de Règlement et de RTM ONU seront votés par l'Union si le Conseil de l'Union européenne 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 ONU et un texte législatif de l'Union européenne, le constructeur peut choisir la réglementation à appliquer. Dans d'autres domaines, l'application des Règlements et RTM ONU est obligatoire étant donné que la législation correspondante de l'Union européenne a été abrogée.

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

#### V. Conclusion et perspectives

Même si à court et à moyen terme, des moteurs à combustion interne plus propres joueront un rôle important dans l'évolution en cours du secteur, les carburants et les technologies de propulsion alternatifs sont amenés à jouer un rôle de plus en plus important à l'avenir. Les véhicules à faibles émissions ou zéro émission auront un impact environnemental très faible pendant toute la durée de leur cycle de vie, à condition qu'ils utilisent des sources d'énergie à faible intensité carbonique, qu'ils produisent très peu d'émissions polluantes atmosphériques et d'émissions sonores et qu'ils puissent être recyclés facilement. Soucieuse de créer une économie fondée sur une croissance intelligente et durable, l'Union européenne encourage vivement les véhicules à faibles émissions ou zéro émission en promouvant la recherche, en définissant des réglementations communes avec la CEE et en mettant en place le cadre réglementaire international nécessaire pour soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de carbone utilisant les ressources de façon rationnelle.

#### VI. Liens

1. Site Web du Service industrie automobile de la Commission européenne  
[https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive\\_fr](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_fr)
2. Documents législatifs relatifs au secteur automobile européen  
[https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_fr](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_fr)

## ANNEXE VII

### Les résolutions du Forum mondial

#### **R.M.1 Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998**

Dans la R.M.1 sont fournies des descriptions et sont énoncées des prescriptions d'efficacité définissant les outils et dispositifs d'essai nécessaires à l'évaluation de la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques spécifiées dans les Règlements ONU et les RTM ONU, respectivement dans le cadre de l'Accord de 1958 ou de l'Accord de 1998. Elle peut être utilisée par les Parties contractantes et les constructeurs comme un guide pour établir l'adéquation des outils et dispositifs d'essai qu'ils utilisent pour évaluer la conformité aux prescriptions des Règlements ONU ou des RTM ONU. Cette résolution est conçue de manière à permettre l'ajout d'additifs distincts à l'un ou l'autre Accord, selon le cas, pour chaque outil ou dispositif d'essai. Les éléments essentiels de tout additif sont les dessins techniques qui définissent l'outil ou le dispositif et le manuel d'utilisation associé comprenant des détails sur ses parties, son montage et son démontage. Des outils ou dispositifs supplémentaires, ainsi que leurs éléments, peuvent être traités dans la Résolution, sous réserve de l'accord de l'AC.1 et/ou de l'AC.3, et selon les besoins des Accords respectifs.

#### **R.M.2 Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998**

Dans la R.M.2 sont énoncés les termes, définitions et classifications des systèmes de propulsion des véhicules, à savoir ceux relatives aux types de systèmes de groupe motopropulseur, aux systèmes de stockage d'énergie, aux convertisseurs d'énergie, aux dispositifs auxiliaires et aux définitions des véhicules relatives à la configuration du groupe motopropulseur. Elle établit un cadre garantissant la cohérence de l'ensemble des définitions utilisées dans les Règlements ONU ou les RTM ONU en fournissant un système général et de base qui permet l'ajout de technologies futures à des stades ultérieurs. Le niveau de classification descriptive vise à appuyer le processus réglementaire au sein du WP.29 sans entrer inutilement dans les détails des composants qui dépassent le champ d'application des Règlements élaborés dans le cadre des travaux du Forum mondial.

#### **R.M.3 Résolution mutuelle n° 3 (R.M.3) des Accords de 1958 et de 1998 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules**

Diverses matières sont utilisées dans la fabrication de l'habitacle des véhicules, notamment des plastiques, des adhésifs, des produits de nettoyage, des plastifiants, des peintures, des produits de scellement, des composants de lubrifiants, et bien d'autres. La quantité de substances chimiques émises par les matériaux de l'intérieur peut être particulièrement élevée, surtout au cours des premières étapes de la vie du véhicule. La R.M.3 appuie les activités visant à garantir que les niveaux de ces substances chimiques soient mesurés dans des conditions d'exposition réelles. On y trouve décrites les dispositions et la procédure d'essai harmonisée pour la mesure des émissions intérieures, compte tenu des normes existantes. Son objectif est d'encourager la réduction de l'utilisation de matériaux et de produits chimiques susceptibles d'être nocifs pour l'homme. Elle vise aussi à encourager un accroissement de l'utilisation de matières non polluantes, améliorant ainsi la qualité de l'air à l'intérieur de l'habitacle.

#### **R.S.1 Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (R.S.1)**

En raison de différences de philosophie marquées entre les définitions des véhicules dans les règlements de l'Union européenne, du Japon et des États-Unis d'Amérique, la R.S.1 a été élaborée pour établir un ensemble de définitions communes et harmonisées des catégories, des masses et des dimensions des véhicules à utiliser dans l'élaboration des RTM ONU. Elle s'applique à tous les véhicules à roues, équipements et pièces entrant dans le champ d'application de l'Accord de 1998. Les définitions harmonisées des catégories, des masses et des dimensions des véhicules facilitent l'établissement des RTM ONU qui améliorent au niveau international les caractéristiques des automobiles en matière de sécurité et de protection de l'environnement, et qui réduisent les coûts de développement et de fabrication ainsi que le coût pour les consommateurs.

**R.S.2 Résolution spéciale n° 2 sur les progrès de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 (R.S.2)**

L'objectif de la R.S.2 est de fournir un cadre permettant aux représentants du WP.29 et d'autres parties prenantes intéressées de travailler pour améliorer la mise en œuvre de l'Accord mondial de 1998. Ce cadre consiste en un ensemble de recommandations à l'intention des parties prenantes dans chacun des trois axes fondamentaux qui ont été reconnus essentiels pour le processus d'élaboration des RTM ONU et dans lesquels les participants au processus ont convenu qu'il y avait place à des améliorations. Ces domaines sont les suivants : 1. Stratégie de sélection des projets pour le programme de travail ; 2. Gestion du processus d'élaboration des RTM ONU ; et 3. Processus d'adoption des RTM ONU au niveau national ou régional.

**R.E.3 Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)**

L'objectif de la R.E.3 est de faciliter l'harmonisation et de soutenir le développement des Règlements ONU. Il s'agit d'un document complet qui offre un catalogue de la terminologie et des définitions nécessaires pour comprendre l'environnement réglementaire de l'ONU concernant les véhicules à roues, et qui fournit des orientations sur l'objectif et la portée des Règlements ONU relevant de l'Accord de 1958. On y trouve des définitions générales des véhicules et la classification des véhicules à moteur et de leurs remorques. Il y est précisé le champ d'application des Règlements ONU sur des catégories de véhicules définies. On y trouve énumérées les principales prescriptions (sécurité active, sécurité passive, sécurité générale, considérations environnementales) relatives à la construction des véhicules, croisées avec les Règlements et recommandations ONU pertinents et avec les annexes des Règlements ONU (reproduites dans les annexes de la R.E.3). On trouve en outre dans les différentes annexes de la R.E.3 des recommandations concernant la qualité des carburants du marché, des principes de conception des systèmes de contrôle des systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS), et des lignes directrices sur la cybersécurité et la protection des données.

**R.E.5 Résolution d'ensemble sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses (R.E.5)**

Dans la R.E.5 sont énoncées des définitions générales de la terminologie de base pertinente pour les Règlements relatifs aux sources lumineuses, les spécifications des sources lumineuses sous la forme de fiches par catégories de sources lumineuses, et des informations sur les catégories de sources lumineuses applicables ou exclues de l'utilisation dans des lampes déterminées. La R.E.5 est destinée à servir de référence et à l'homologation des sources lumineuses conformément au Règlement ONU n° 37 (Sources lumineuses à incandescence), au Règlement ONU n° 99 (Sources lumineuses à décharge) et au Règlement ONU n° 128 (Sources lumineuses à diodes électroluminescentes), et elle peut servir de référence pour d'autres Règlements ou normes.

**R.E.6 Résolution sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997 (R.E.6)**

La R.E.6 a été établie en fonction de la nécessité de définir de manière exhaustive les caractéristiques essentielles et l'efficacité des dispositions administratives et techniques du régime de contrôle technique périodique, ainsi que leur préparation à l'utilisation dans le contexte réglementaire. Y sont recommandées des prescriptions minimales concernant les installations de contrôle technique et le matériel d'essai, la compétence, la formation et la certification des inspecteurs ainsi que des prescriptions relatives à la supervision des centres d'essai. Les Parties contractantes peuvent se référer à cette résolution lorsqu'elles établissent l'adéquation de leur régime de contrôle technique destiné à évaluer la conformité des véhicules à roues aux prescriptions des Règles établies dans le cadre de l'Accord de 1997. La R.E.6 a été conçue de manière à permettre l'ajout d'additifs distincts pour chaque disposition administrative et technique, selon les besoins de l'Accord, tandis que d'autres éléments peuvent également être inclus en fonction de la nature des dispositions particulières qu'ils peuvent concerner.

Les résolutions énumérées ci-dessus sont disponibles à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).




## Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) Comment il fonctionne – Comment y adhérer Quatrième édition

La quatrième édition du Livre bleu continue de fournir des informations précises sur le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), qui relève des services de la Division des transports durables de la CEE – son histoire, son cadre administratif et juridique à titre de guide des utilisateurs, et sur les trois Accords qu'il administre.

Le WP.29 administre en effet les trois principaux Accords internationaux de l'ONU sur les véhicules à moteur : les Accords de 1958 et de 1998 concernant les règlements relatifs à l'homologation des véhicules neufs, y compris les prescriptions fonctionnelles, et l'Accord de 1997 sur les Règles concernant le contrôle technique périodique des véhicules en circulation.

Le Livre bleu fournit aussi des orientations ayant trait à l'adhésion des pays à ces accords.

Information Service  
United Nations Economic Commission for Europe



Palais des Nations  
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland  
Telephone: +41(0)22 917 12 34  
E-mail: [unece\\_info@un.org](mailto:unece_info@un.org)  
Website: <http://www.unece.org>