



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

POUR DES VÉHICULES PLUS SÛRS ET PLUS PROPRES

FEUILLE DE ROUTE

**pour l'adhésion et la mise en œuvre des Accords
de 1958 et de 1997 de l'Organisation des Nations Unies**

Genève et Bruxelles, juin 2019



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

FEUILLE DE ROUTE POUR L'ADHÉSION ET LA MISE EN ŒUVRE DE :

L'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Accord de 1958)

et L'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)

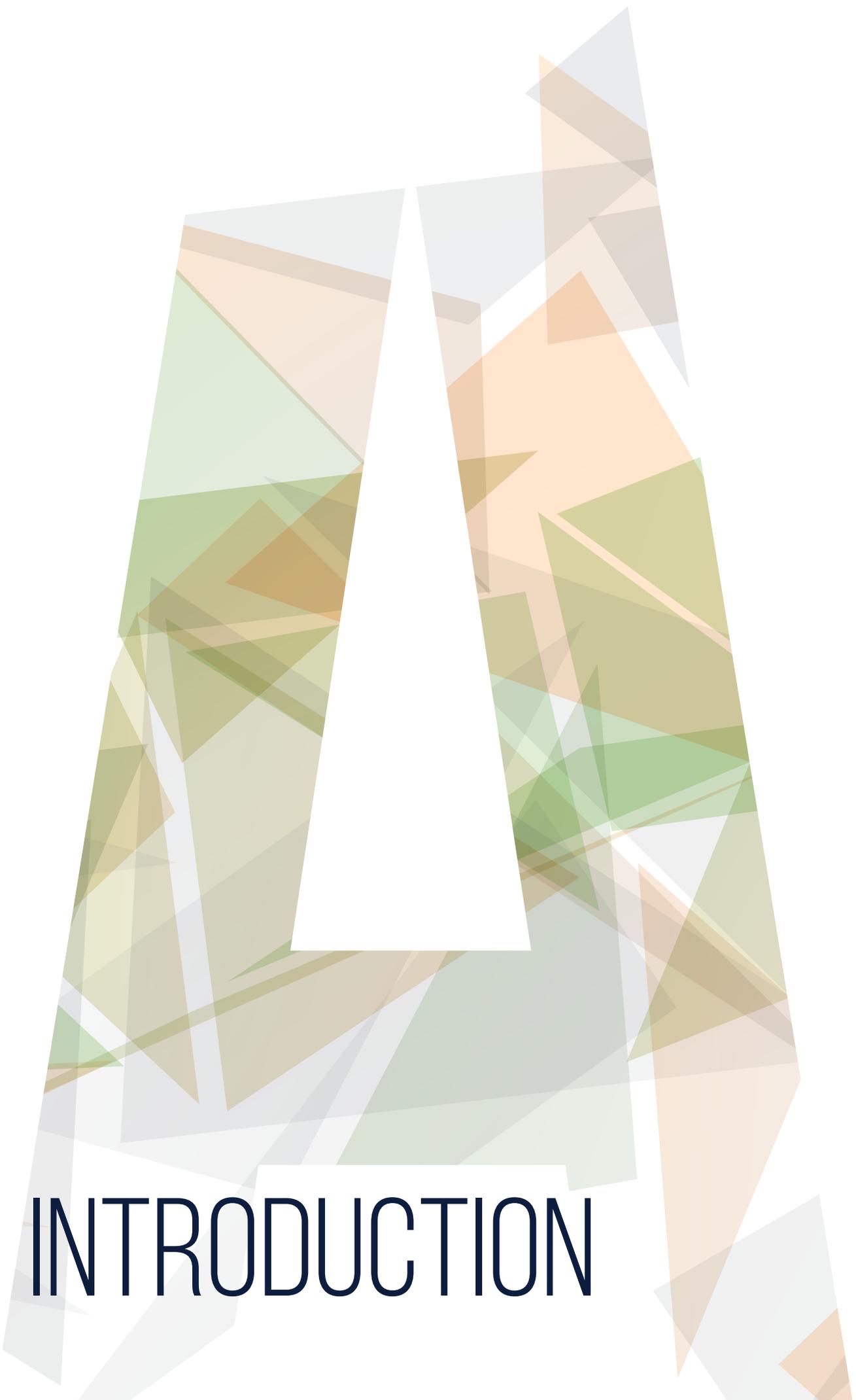
TABLE DES MATIÈRES

A.	INTRODUCTION	6
A.1:	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)	7
	Transport dans le cadre de la CEE-ONU	8
A.3:	Le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports financés par l'Union européenne	9
B.	OBJET ET OBJECTIFS DES FEUILLES DE ROUTE	11
	PREMIÈRE PARTIE : L'ACCORD DE 1958	14
C.	L'ACCORD DE 1958 RELATIF À LA CONSTRUCTION DES VÉHICULES	15
C.1:	Construire des véhicules plus sûrs et plus respectueux de l'environnement	16
C.2:	L'Accord de 1958	18
C.3:	Principales dispositions de l'Accord de 1958	19
C.4:	Principales dispositions des Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958	21
C.5:	Avantages de l'adhésion à l'Accord de 1958	22
C.6:	Principaux liens renvoyant à l'Accord de 1958 et à ses Règlements ONU	26
D.	PLAN PAR ÉTAPES ÉTABLI PAR LA CEE ET L'UE ET DANS LE CADRE DU PROJET EURO-MÉDITERRANÉEN DE SOUTIEN AUX TRANSPORTS EN VUE DE L'ADHÉSION À L'ACCORD DE 1958 ET DE LA MISE EN ŒUVRE DE CET ACCORD	27
	ÉTAPE 1 : Préparation à l'adhésion	28
1.1:	Coordination et responsabilités au niveau national	28
1.2:	Coordination et supervision générales	29
1.3:	Établissement d'une autorité compétente chargée de l'application de l'Accord de 1958	29
	ÉTAPE 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion	30
2.1:	Étude de l'Accord de 1958 et de la législation nationale s'y rapportant	30
2.2:	Détermination de la portée et de l'applicabilité de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU qui lui sont annexés	30



ÉTAPE 3 : Adhésion à l'Accord de 1958	32
ÉTAPE 4 : Mise en place d'un processus de certification	34
4.1: Désignation d'un réseau de services techniques pour effectuer les tests obligatoires	34
4.2: Mise en place d'ateliers et de stages de spécialisation sur l'Accord de 1958	35
4.3: Procédures à suivre	36
4.4: Création d'une base de données fiable accessible à toutes les parties	36
ÉTAPE 5 : Application	37
5.1: Adoption ou modification de lois aux fins des activités d'application	37
5.2: Formation appropriée des agents	38
E. TABLEAU RÉSUMÉ DES ACTIONS DES FEUILLES DE ROUTE CONCERNANT L'ACCORD DE 1958	39
F. ANNEXES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE (DISPONIBLES UNIQUEMENT DANS LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT)	42
I. Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Révision 3) incluant les amendements adoptés le 14 septembre 2017.	43
II. Règlements ONU annexés aux Accords de 1958	43
III. Statut de l'Accord de 1958, de ses Règlements ONU et des Autorités d'homologation de type et des Services techniques	43
DEUXIÈME PARTIE : L'ACCORD DE 1997	44
H. L'ACCORD DE 1997 SUR L'INSPECTION TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES	45
H.1 Protéger les véhicules de façon sécuritaire et respectueuse de l'environnement	46
H.2 L'Accord de 1997 des Nations Unies	47
H.3 Principales dispositions de l'Accord de 1997 et de son Règlement annexé	48
H.4 Principaux avantages, pour les Parties contractantes appliquant les Règles	54
H.5 Principaux liens vers l'Accord de 1997 et ses Règles annexées	55

I.	PLAN PAR ÉTAPES ÉTABLI PAR LA CEE ET L'UE ET DANS LE CADRE DU PROJET EURO-MÉDITERRANÉEN DE SOUTIEN AUX TRANSPORTS EN VUE DE L'ADHÉSION À L'ACCORD DE 1997 ET DE LA MISE EN ŒUVRE DE CET ACCORD	56
	ÉTAPE 1 : Préparation à l'adhésion	57
1.1:	Coordination et responsabilités au niveau national	57
1.2:	Coordination et supervision générales	58
1.3:	Etablissement d'une autorité compétente	58
	ÉTAPE 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion	59
2.1:	Étude de l'Accord de 1997 et de la législation nationale s'y rapportant	59
2.2:	Détermination de la portée et de l'applicabilité de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU qui lui sont annexés	59
	ÉTAPE 3 : Adhésion à l'Accord de 1997	61
	ÉTAPE 4 : Mise en place d'un processus de certification de contrôle technique périodique	63
4.1:	Désignation d'un réseau de centres de contrôle technique habilités à l'exécution des procédures et essais obligatoires pour les ITFL	66
4.2:	Mise en place d'ateliers : séminaires d'experts sur l'Accord de 1997	67
4.3:	Procédures à suivre	67
4.4:	Création d'une base de données fiable des véhicules afin d'enregistrer leur situation relative à leur statut PTI	67
	ÉTAPE 5 : Application	68
5.1:	Adoption ou modification de lois aux fins des activités d'application	68
5.2:	Mise en place d'une formation appropriée	68
J.	TABLEAU RÉSUMÉ DES ACTIONS DES FEUILLES DE ROUTE CONCERNANT L'ACCORD DE 1997	69
K.	ANNEXES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	72
I.	Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes pour les inspections techniques périodiques des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des inspections de 1997 (Fait à Vienne le 13 novembre 1997)	73
II.	Règlements ONU annexés à l'Accord de 1997	73
III.	Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conformes aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997	73
IV.	Statut de l'Accord de 1997 et des Règles de l'ONU qui lui sont annexées	73



INTRODUCTION



Siège des Nations Unies à Genève © Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies

A.1 COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE-ONU)

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) est l'une des cinq commissions régionales des Nations Unies dépendant du Conseil économique et social (ECOSOC) de l'ONU. Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à reconstruire l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre pays européens, mais aussi entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE-ONU a servi de plate-forme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des résultats significatifs ont été obtenus, avec consensus sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

Après la guerre froide, la CEE-ONU a été rejointe par de nombreux nouveaux États membres, mais elle a également été dotée de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, elle a concentré ses activités sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La CEE-ONU est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord – 56 pays au total – se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du Sud-Est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent mettre en commun leur expérience et les meilleures pratiques.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

A.2 TRANSPORTS DANS LE CADRE DE LA CEE-ONU

La Division des transports durables de la CEE-ONU est 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 (relevant du Conseil économique et social). Le Comité des transports intérieurs et ses 17 groupes de travail, ainsi que le Comité et les sous-comités du Conseil économique et social sont des organes de décision intergouvernementaux qui s'emploient à améliorer la vie quotidienne des personnes et des entreprises partout dans le monde, de façon mesurable et au moyen d'actions concrètes permettant d'améliorer la sécurité, les performances environnementales, le rendement énergétique et la compétitivité dans le secteur des transports.

Le Comité relevant du Conseil économique et social a été créé en 1953 par le Secrétaire général, à la demande dudit Conseil, pour élaborer des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses. Son mandat a été élargi en 1999 à l'harmonisation (multisectorielle) à l'échelle mondiale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est composé d'experts de pays possédant les compétences voulues et ayant acquis l'expérience requise dans le domaine du commerce et des transports internationaux de marchandises et de produits chimiques dangereux. Sa composition est limitée afin d'assurer un bon équilibre géographique entre toutes les régions du monde et une participation adéquate des pays en développement. Bien que le Comité soit un organe subsidiaire du Conseil économique et social, le Secrétaire général a décidé en 1963 que les services de secrétariat lui seraient fournis par la Division des transports de la CEE-ONU.

Le Comité des transports intérieurs de la CEE © EuroMed TSP



Le Comité des transports intérieurs est une instance intergouvernementale exceptionnelle créée en 1947 pour faciliter la reconstruction des réseaux de transport dans l'Europe de l'après-guerre. Au fil des ans, il s'est spécialisé dans la facilitation du développement harmonisé et durable des transports intérieurs. Son travail permanent et sa persévérance ont débouché notamment sur les principaux résultats suivants : i) 58 conventions des Nations Unies et un nombre bien plus grand de règlements techniques qui sont régulièrement actualisés et qui constituent un cadre juridique international pour le développement durable des transports nationaux et internationaux (route, rail, voies navigables et transport intermodal) ainsi que pour le transport des marchandises dangereuses et la construction et le contrôle des véhicules routiers à moteur ; ii) les projets d'autoroute transeuropéenne et de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie qui facilitent les programmes multinationaux d'investissement pour la coordination des infrastructures de transport ; (iii) le régime TIR qui représente une solution pour la facilitation du transit douanier à l'échelle mondiale ; iv) l'outil nécessaire pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) qui peut aider les pouvoirs publics nationaux et locaux à surveiller les émissions de CO2 dues aux transports intérieurs et à choisir et concevoir des politiques d'atténuation des changements climatiques en fonction de leurs effets et des conditions locales ; v) en matière de statistiques des transports, méthodes et données agréées au niveau international ; vi) des études et des rapports qui aident à concevoir les politiques des transports en traitant les questions d'actualité sur la base de travaux fondamentaux de recherche et d'analyse. Le Comité des transports intérieurs s'intéresse aussi tout particulièrement aux services de transports intelligents, à la mobilité urbaine durable et à la logistique urbaine, ainsi qu'à l'accroissement de la résilience des réseaux et systèmes services de transport face aux problèmes d'adaptation et de sécurité que posent les changements climatiques, ce qui inclut la cybersécurité et l'interconnectivité des véhicules automatisés.

A.3 LE PROJET EURO-MÉDITERRANÉEN DE SOUTIEN AUX TRANSPORTS FINANCÉ PAR L'UNION EUROPÉENNE

Le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports financé par l'Union européenne vise à aider les pays partenaires du sud de la Méditerranée (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Palestine, Syrie¹ et Tunisie) à mettre en œuvre les aspects réglementaires du Plan d'action transport pour la région méditerranéenne (PART) 2014-2020. Il s'agit concrètement de contribuer à créer un système intégré de transports routiers et urbains dans la zone méditerranéenne. Le projet vise à améliorer la durabilité et le fonctionnement des entreprises de transport de la région en améliorant la sûreté et l'efficacité des transports, en diminuant tant leurs coûts que leurs répercussions sur l'environnement, et ainsi à contribuer à l'intégration économique, à la santé de l'économie et à la création d'emplois.

¹ L'UE a suspendu sa coopération directe avec les autorités syriennes depuis 2011 et jusqu'à nouvel ordre.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

Tout au long du déroulement du projet dans la région du Sud de la Méditerranée, on s'efforcera en priorité de faire progresser la réalisation des objectifs principaux mentionnés ci-dessus, et plus précisément :

- **D'encourager davantage l'adhésion aux accords pertinents de la CEE et d'appuyer leur mise en œuvre en vue de promouvoir l'harmonisation des règlements relatifs aux transports dans la région, y compris les Règlements ONU relatifs à la construction de véhicules plus sûrs et moins polluants et à leur contrôle technique périodique ;**
- **De faciliter la création et le fonctionnement d'autorités de transports urbains et d'appuyer le déploiement de solutions efficaces et novatrices en matière de gestion du parc automobile, conformément aux lignes directrices de l'Union européenne relatives aux plans de mobilité urbaine durable ;**
- **D'aider les pays partenaires, à leur demande, à progresser dans la mise en place de mesures ponctuelles de réforme réglementaire prévues par le Plan d'action transport pour la régional méditerranéenne non prises en charge par un autre projet d'assistance technique d'EuroMed ;**
- **De définir des priorités et des objectifs concrets, adaptés à la situation de chaque pays ;**
- **De sensibiliser à ses activités les acteurs concernés dans les pays partenaires et en Europe.**



Quelques pays EuroMed participant à une session du WP.29 © EuroMed TSP

Le projet est mis en œuvre dans le cadre de l'instrument européen de voisinage et de partenariat pour le sud (EVP). Pendant toute sa durée, des ateliers, des conférences, des formations et des voyages d'études seront organisés, des études menées, des bonnes pratiques partagées et des activités d'assistance technique mises en œuvre dans tous les pays membres du partenariat EuroMed.

De tous les pays partenaires d'EuroMed, seules l'Égypte et la Tunisie sont Parties contractantes à l'Accord de 1958 et aucun d'eux ne l'est à l'Accord de 1997.

A large, stylized number '18' composed of overlapping, semi-transparent geometric shapes in shades of green, orange, and grey. The number is positioned in the upper half of the page.

OBJET, PORTÉE
ET OBJECTIFS
DES FEUILLES
DE ROUTE



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

Le nombre d'accidents de la route reste inacceptablement élevé et représente l'une des principales causes de décès et de blessures dans le monde, faisant plus de 1,3 million de morts et 50 millions de blessés par an, dont 90 % dans les pays en développement. Tous les pays et toutes les régions du monde mettent en œuvre des mesures pour y remédier. Il convient de mentionner que le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 repose sur cinq piliers, dont le troisième vise à rendre les véhicules plus sûrs et à inviter les États membres de l'ONU à appliquer les Règlements relatifs aux véhicules élaborés par le Forum mondial.



À cette fin, le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports s'est engagé, entre autres, à aider les pays partenaires de la région à adhérer aux Accords de 1958 et de 1997 ainsi qu'aux Règlements et Règles ONU relatifs aux véhicules qui y sont annexés, et à les appliquer.

Les pays partenaires d'EuroMed disposent de systèmes d'homologation de type des véhicules et de contrôle technique périodique, mais ces systèmes sont loin d'égaliser ceux en vigueur en Europe. La mise en œuvre d'activités liées aux Règlements concernant les véhicules dans la région a révélé que l'adhésion aux Accords de 1958 et de 1997 ainsi que leur mise en œuvre permettraient d'améliorer considérablement la sûreté des véhicules dans tous les pays partenaires d'EuroMed. Toutefois, la principale difficulté pour ces pays reste de se préparer à adhérer à ces Accords et à les mettre en œuvre afin de pouvoir bénéficier de leurs dispositions et de garantir que des véhicules plus sûrs et moins polluants (aussi bien ceux nouvellement immatriculés que ceux déjà en circulation) soient utilisés sur leur territoire.

On trouvera détaillées dans le présent document, établi conjointement par la CEE et le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports, les principales étapes et plusieurs sous-étapes (les plans par étapes) que doivent suivre les pays partenaires d'EuroMed ou d'autres pays souhaitant adhérer aux Accords de 1958 et de 1997 et les appliquer pleinement.



Représentants des pays EuroMed participant à une session du WP.29 © EuroMed TSP

Les deux premières étapes portent sur les travaux préparatoires à l'adhésion, y compris la coordination et les responsabilités, et la mise en évidence des questions stratégiques qui doivent être examinées avant l'adhésion. La troisième étape concerne exclusivement l'adhésion aux accords, les conditions à remplir et les procédures connexes. La dernière partie des plans par étapes porte sur les aspects importants des mesures de mise en œuvre et d'appui, qui sont abordées dans la cinquième étape.

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

PREMIÈRE PARTIE :

L'ACCORD

DE 1958



L'ACCORD
DE 1958 RELATIF
À LA CONSTRUCTION
DES VÉHICULES



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

C.1 CONSTRUIRE DES VÉHICULES PLUS SÛRS ET PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

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

Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, également dénommé WP.29, a été créé en 1952 par le Comité des transports intérieurs de la CEE pour traiter ces deux aspects négatifs et faciliter le commerce international en éliminant les obstacles techniques au commerce des véhicules. Depuis la fin du siècle dernier, il est ouvert aux pays ou régions du système des Nations Unies désireux de participer à l'amélioration de la sûreté et de la performance environnementale des véhicules.

Outre les gouvernements des Parties contractantes à l'Accord de 1958, les organisations gouvernementales et les organisations non gouvernementales peuvent participer aux travaux du Forum mondial, mais à titre consultatif.

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

Certaines Parties contractantes, dont l'Union européenne, ont décidé d'organiser leur législation interne en appliquant directement et de manière contraignante un nombre considérable de Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958. D'autres pays, qui ne sont pas Parties contractantes, appliquent sur leur territoire certains Règlements ONU à titre volontaire.

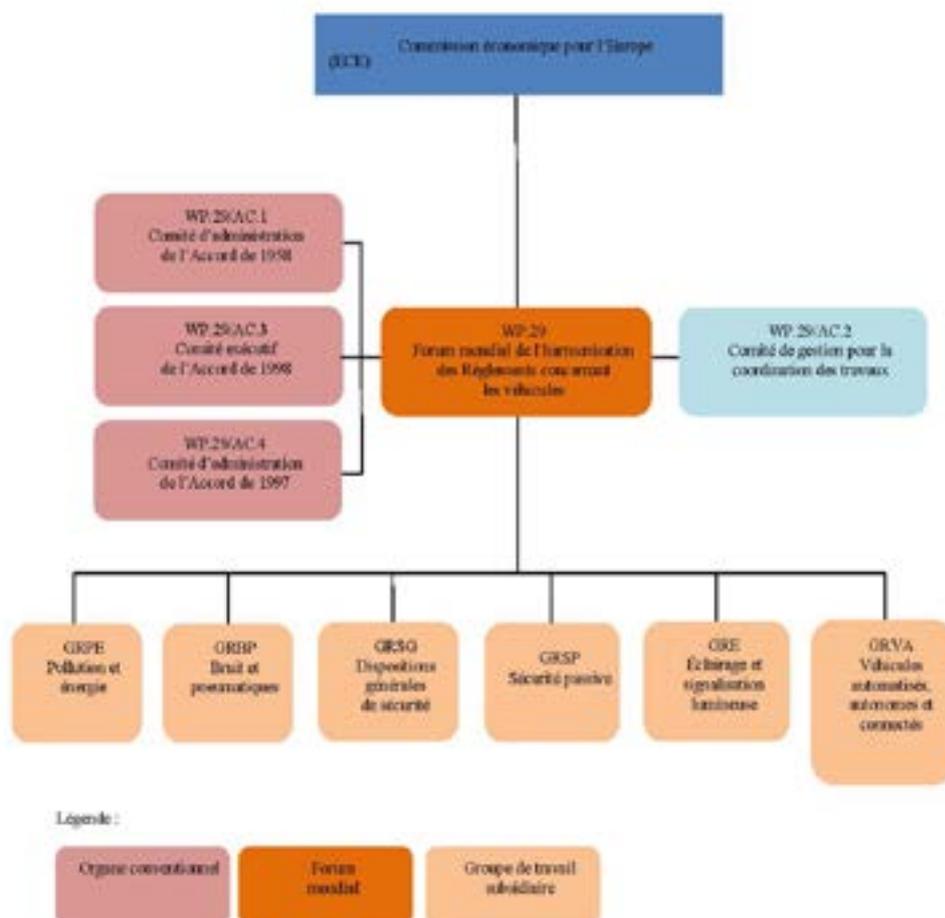
La gestion quotidienne des activités du Forum mondial est assurée par le secrétariat de la Division des transports durables de la CEE.

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

Réunion du Forum mondial WP.29 à Genève © Commission Economique des Nations Unies pour L'Europe



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



Le Forum mondial administre les trois Accords de l'ONU ci-après :

1. **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 ONU (Révision 3) (Accord de 1958 de l'ONU) ;**
2. **L'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997 de l'ONU) ;**
3. **L'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998 de l'ONU).**

Le Forum mondial veille à la cohérence entre les Règlements ONU, Règles ONU et RTM ONU élaborés dans le cadre juridique de ces trois Accords de l'ONU.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

C.2 L'ACCORD DE 1958

L'Accord de 1958 de l'ONU fournit le cadre juridique et administratif pour l'établissement de Règlements ONU internationaux (annexés à l'Accord) comportant des dispositions uniformes relatives à des essais fondés sur les résultats, et prévoyant des procédures administratives aux fins de la délivrance d'homologations de type, de la vérification de la conformité de la production et de la reconnaissance mutuelle des homologations accordées par les Parties contractantes. L'Accord de 1958 compte 52 Parties contractantes, dont l'Union européenne en tant qu'organisation d'intégration économique régionale. 147 Règlements ONU sont annexés à l'Accord. La révision la plus récente (révision 3) de l'Accord de 1958 est entrée en vigueur le 14 septembre 2017. Son texte peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

L'Accord de 1958 compte 52 Parties contractantes, dont 41 sont des pays membres de la CEE. Les autres Parties contractantes sont l'Afrique du Sud, l'Arménie, l'Australie, l'Égypte, le Japon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, la Thaïlande, la Tunisie et l'Union européenne.

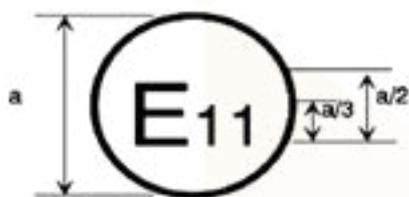


C.3 PRINCIPALES DISPOSITIONS DE L'ACCORD DE 1958

- L'Accord de 1958 vise à établir des Règlements ONU pour les véhicules à roues, les équipements et les pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, ainsi que les conditions d'octroi des homologations de type et leur reconnaissance réciproque pour l'utilisation par les Parties contractantes. Avec sa révision 3, l'Accord de 1958 vise également à établir un système international d'homologation de type de l'ensemble du véhicule (IWVTA) ;
- Les nouveaux Règlements ONU et les amendements aux Règlements ONU existants sont adoptés à l'issue d'un vote à la majorité des quatre cinquièmes des Parties contractantes présentes et votantes ;
- Les Parties contractantes peuvent décider de ne pas appliquer les nouveaux Règlements ONU et les amendements aux Règlements ONU existants ;
- Toute Partie contractante ayant adopté un Règlement ONU est autorisée à accorder des homologations de type pour les systèmes et pièces des véhicules automobiles visés par ce Règlement ONU et est tenue d'accepter les homologations de type accordées par toute autre Partie contractante appliquant ce Règlement ;
- Les Parties contractantes qui délivrent des homologations de type sont tenues de posséder les compétences techniques nécessaires pour assurer l'exécution des essais conformément aux prescriptions techniques du Règlement ONU concerné et pour assurer la conformité de la production.
- L'Accord comprend aussi des annexes de dispositions administratives et de procédures applicables à tous les Règlements ONU qui y sont annexés et à toutes les Parties contractantes appliquant un ou plusieurs Règlements ONU. Ces annexes à l'Accord sont les suivantes :

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	

Exemple d'une marque d'homologation concernant le Règlement 13-H de l'ONU



13HR-012439_{a/3}

a = 8 mm min.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en ce qui concerne le dispositif de freinage, en application du Règlement ONU N°13-H, sous le numéro d'homologation 012439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement ONU N°13-H modifié par la série 01 d'amendements.

- Annexe 5 Échange de renseignements sur les homologations
- Annexe 6 Procédures de règlement des questions d'interprétation liées à l'application des Règlements ONU et à l'octroi d'homologations conformément à ces Règlements ONU
- Annexe 7 Procédure d'homologation par dérogation concernant les nouvelles technologies
- Annexe 8 Conditions générales imposées aux méthodes virtuelles d'essai



Pistes d'essais extérieurs © INTA - Spain

C.4 PRINCIPALES DISPOSITIONS DES RÈGLEMENTS ONU ANNEXÉS À L'ACCORD

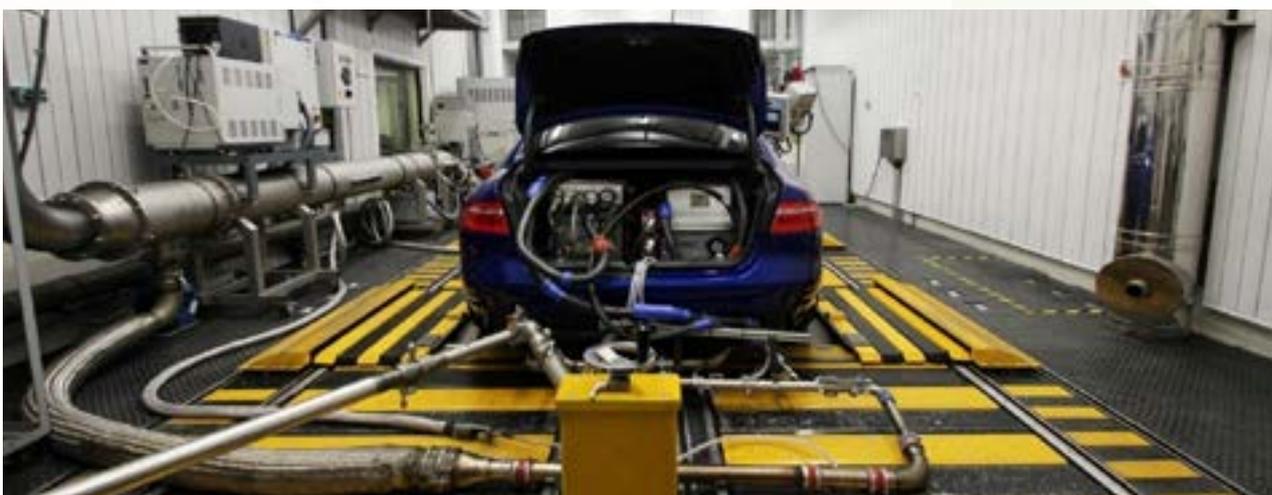
- Les Règlements ONU régissent toutes les catégories de véhicules routiers, les engins mobiles non routiers ainsi que leurs pièces et équipements.
- Les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 doivent énoncer :
 - Des prescriptions techniques et autres, le cas échéant ;
 - Des prescriptions techniques et autres, le cas échéant
 - Des méthodes d'essai permettant de vérifier les prescriptions fonctionnelles qui doivent être démontrées ;
 - Les conditions d'octroi des homologations de type ;
 - Les conditions de reconnaissance réciproque des homologations de type délivrées ;
 - Des dispositions relatives au marquage des véhicules, de leurs équipements et de leurs pièces pour aider les Parties contractantes à identifier et à contrôler les véhicules qui doivent être immatriculés dans leur pays ;
 - Les conditions permettant de garantir la conformité de la production ;



Essai de résistance de superstructure d'un bus © IDIADA-Spain



Plateforme de renversement © UTAC CERAM- France



Test des émissions d'un véhicule © IDIADA - Spain

- Les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 peuvent énoncer:
 - Les conditions de conformité en service ;
 - Les conditions de recyclage des véhicules.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



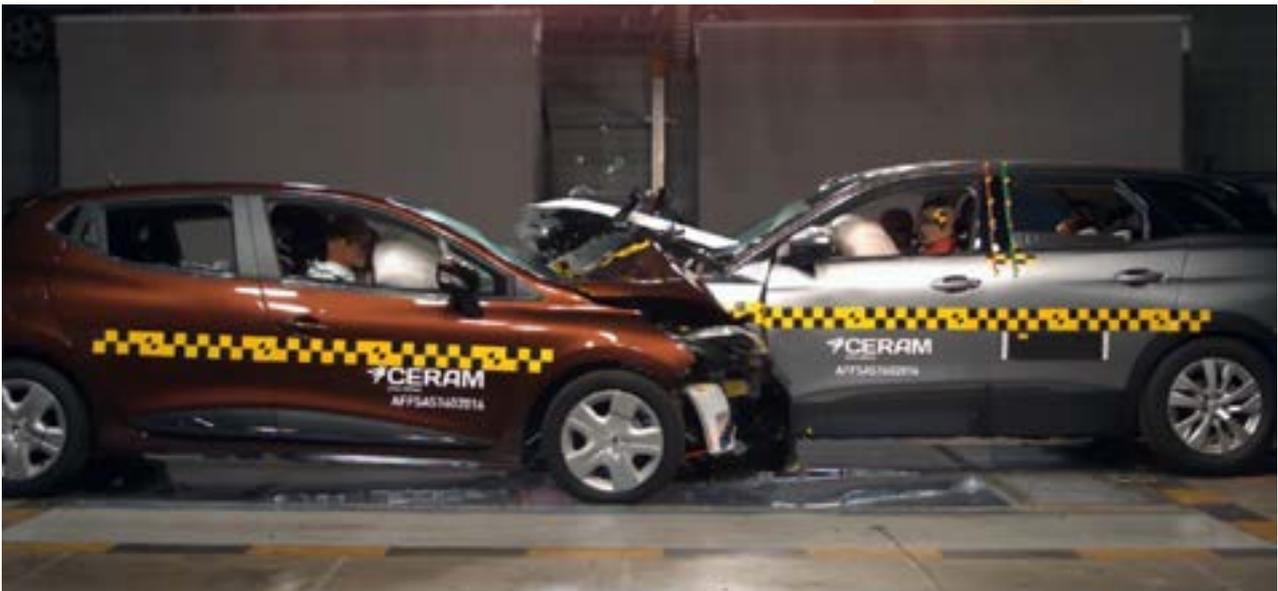
Project funded by the
European Union

C.5 AVANTAGES DE L'ADHÉSION À L'ACCORD DE 1958

- **Amélioration** de la sécurité des véhicules et de leur respect de l'environnement : les Règlements ONU prévoient les dispositions les plus strictes en matière de sécurité des véhicules et de leur respect de l'environnement. L'adhésion aux Accords et l'application obligatoire des Règlements ONU pour l'immatriculation des véhicules se traduit par des véhicules plus sûrs et plus respectueux de l'environnement ;

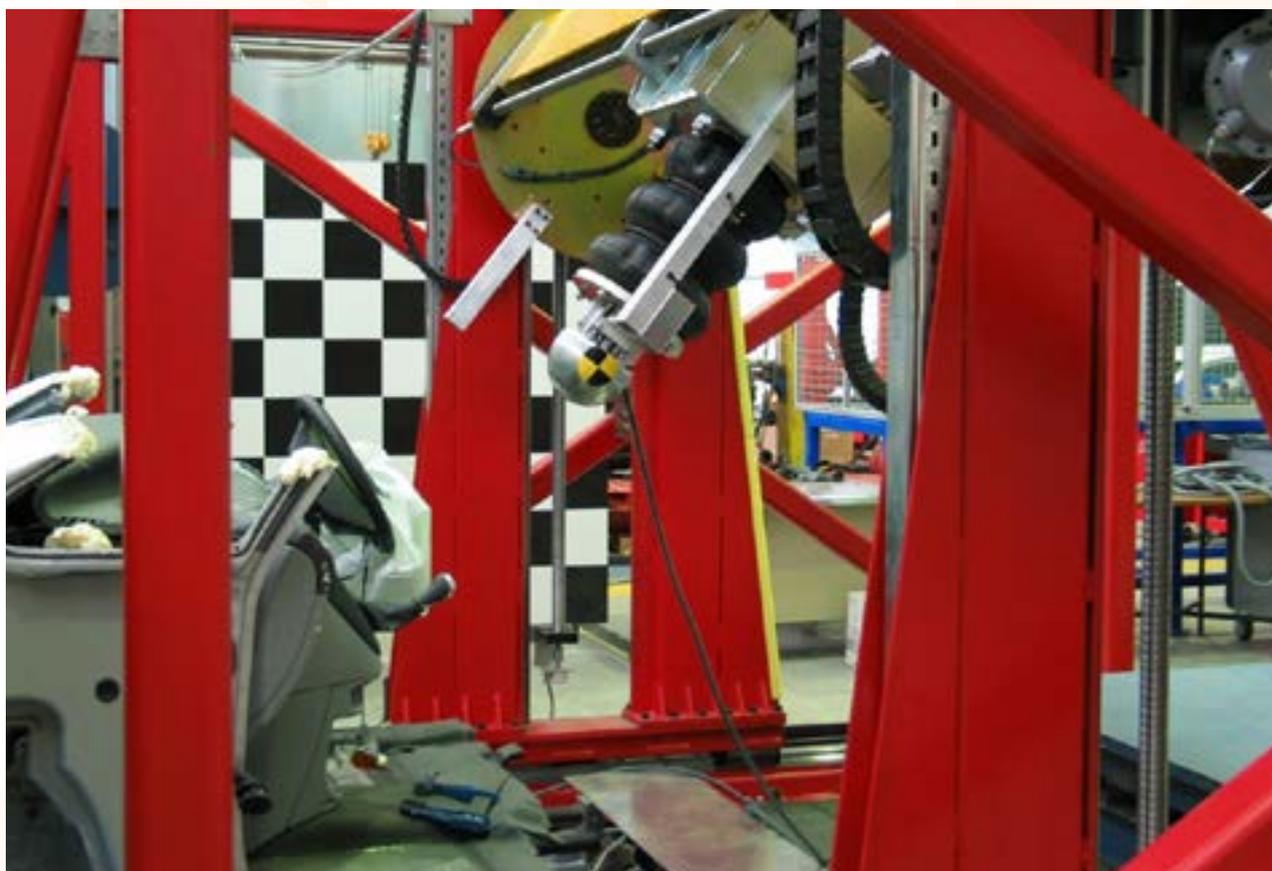


Dispositif supérieur de la jambe de piéton © UTAC CERAM - France



Essai de choc frontal © UTAC CERAM - France

- Mise en œuvre des recommandations du Plan d'action mondiale de l'ONU pour la Décennie d'action pour la sécurité routière : Le Plan d'action mondiale de l'ONU pour la Décennie repose sur cinq piliers. Le troisième vise à rendre les véhicules plus sûrs et recommande l'application des Règlements et Règles ONU élaborés par le Forum mondial ;
- Reconnaissance mutuelle des homologations de type : toute Partie contractante ayant décidé d'appliquer un Règlement ONU annexé à l'Accord est autorisée à accorder des homologations de type pour les équipements et pièces de véhicules automobiles visés par ce Règlement ONU. Elle est tenue d'accepter les homologations de type accordées par toute autre Partie contractante qui applique le même Règlement ONU. C'est l'un des éléments essentiels de l'Accord de 1958 ;
- Élimination des obstacles techniques au commerce au moyen de la reconnaissance mutuelle des homologations de type accordées ;



Machine de test d'impact sur la tête © INTA - Spain



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



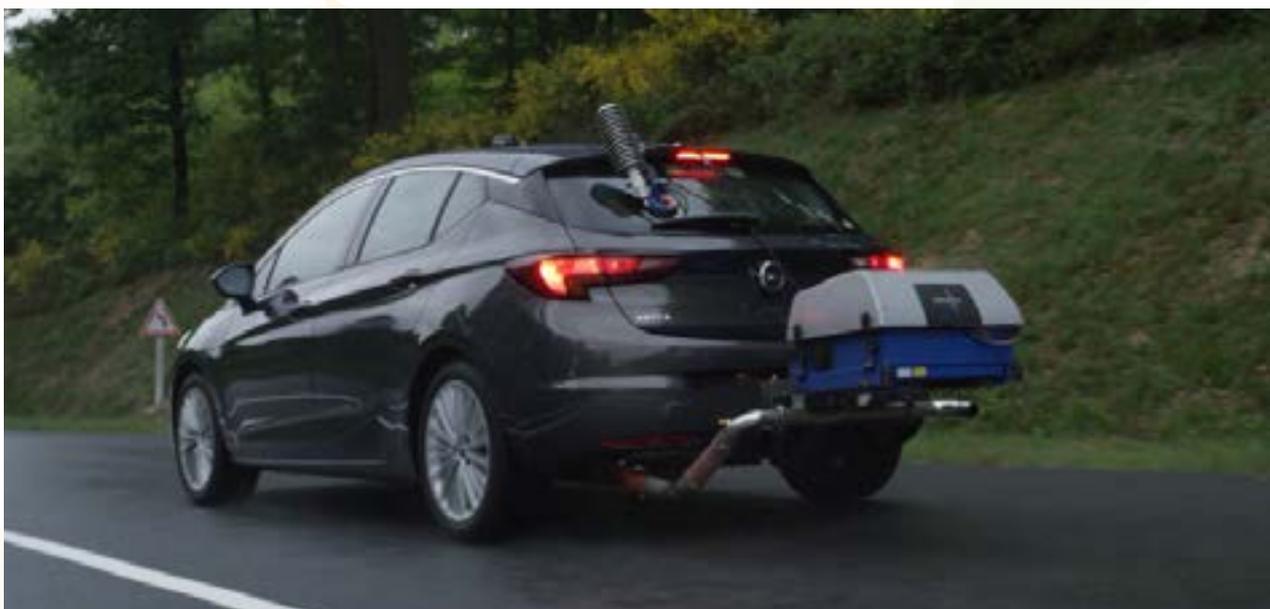
Project funded by the
European Union

- Facilitation de l'élaboration de règlements nationaux concernant les véhicules : l'élaboration d'un nouveau règlement concernant les véhicules est un processus complexe, long et très coûteux. En appliquant les Règlements ONU, qui ont fait la preuve de leur efficacité, les pays ont rapidement et librement accès à un ensemble de prescriptions techniques concernant les caractéristiques fonctionnelles des véhicules ;
- Souplesse dans l'application des Règlements ONU : en adhérant à l'Accord, toute Partie contractante est libre de choisir les Règlements ONU qu'elle appliquera, le cas échéant. Elle peut à tout moment décider d'appliquer tout autre Règlement ONU, ou de cesser d'appliquer tout Règlement ONU ;
- Respect des réglementations nationales : les Règlements ONU peuvent être facultatifs par rapport à la législation nationale. Les Parties contractantes qui appliquent un Règlement ONU peuvent conserver leurs règlements nationaux ou y déroger ;



Catapulte inverse pour les essais de ceintures de sécurité © UTAC CERAM - France

- Développement technique des services de l'administration grâce à la création d'une autorité compétente chargée de délivrer les homologations de type et de ses services techniques désignés pour la vérification et les essais ;
- Développement technique de l'industrie nationale : en appliquant les Règlements ONU, l'industrie nationale peut améliorer son savoir-faire technique de manière à adapter dans la pratique le processus de fabrication des véhicules et de leurs équipements et pièces aux technologies les plus avancées. L'adaptation des réglementations nationales parallèlement aux Règlements ONU peut faciliter l'intégration harmonieuse des innovations technologiques ;
- Participation au processus de prise de décisions pour l'élaboration des Règlements ONU : tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent participer. Néanmoins, seules les Parties contractantes à l'Accord peuvent voter en vue de l'établissement d'un nouveau Règlement ONU, ou de la modification d'un Règlement ONU existant ;
- Les autorités nationales peuvent accorder dans leur propre pays des homologations de type aux constructeurs de véhicules et à leurs fournisseurs pour les Règlements ONU en vigueur dans le pays ;
- Les pays Parties contractantes à l'Accord et appliquant de façon contraignante un Règlement ONU peuvent refuser l'immatriculation sur leur territoire de véhicules ne répondant pas aux normes.
- Les tests sont effectués dans les conditions les plus strictes



Test des émissions en temps réel © UTAC CERAM - France



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

C.6 PRINCIPAUX LIENS RENVOYANT À L'ACCORD DE 1958 ET À SES RÈGLEMENTS ONU

- (a) Texte de l'Accord de 1958 (révision 3, entrée en vigueur le 14 septembre 2017) :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>
- (b) Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs61-80.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs121-140.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>
- (c) État de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU y annexés, autorités et services techniques chargés de l'homologation de type
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>
https://apps.unece.org/WP29_application/
- (d) Bureau des affaires juridiques de l'ONU (New York) :
https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_en.xml
- (e) Page d'accueil du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) - Page d'accueil :
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>
- (f) Mandat du WP.29 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html>
- (g) Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) - Comment il fonctionne - Comment y adhérer [troisième édition (2012) ; une quatrième édition est en cours d'élaboration] :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>



PLAN PAR ÉTAPES
ÉTABLI PAR LA CEE
ET L'UE ET DANS LE
CADRE DU PROJET
EURO-MÉDITERRANÉEN
DE SOUTIEN AUX
TRANSPORTS EN VUE DE
L'ADHÉSION À L'ACCORD
DE 1958 ET DE LA MISE EN
ŒUVRE DE CET ACCORD



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

Le plan par étape ci-dessous vise à donner des orientations aux pays membres du partenariat EuroMed souhaitant adhérer à l'Accord de 1958 et le mettre en œuvre. Il peut bien entendu fournir des orientations à d'autres pays situés en dehors de la région euro-méditerranéenne qui seraient intéressés par l'adhésion à l'Accord de 1958.

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

ÉTAPE 1 : PRÉPARATION À L'ACCESSION

1.1 COORDINATION ET RESPONSABILITÉ AU NIVEAU NATIONAL

L'Accord de 1958 ainsi que les Règlements ONU peuvent, selon la structure gouvernementale nationale, relever de différents ministères ou administrations. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être répertoriés et leurs représentants doivent être invités à jouer un rôle actif dans le processus de préparation à l'adhésion.

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

Il convient, si possible, d'associer au processus des représentants du secteur privé en tant que représentants des utilisateurs finaux des Règlements ONU, à savoir les transporteurs, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs, et les laboratoires compétents éventuellement susceptibles de faire office de services techniques désignés pour effectuer les essais conformément aux Règlements ONU.

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

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

1.2 COORDINATION ET SUPERVISION GÉNÉRALES

Les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 peuvent faire intervenir différents ministères et/ou organismes, mais la responsabilité principale doit être confiée à un ministère ou à un organisme gouvernemental déterminé. Chez plusieurs Parties contractantes à l'Accord de 1958, il s'agit du Ministère des Transports, mais dans d'autres pays, c'est le Ministère de l'Industrie ou même le Ministère de l'Environnement. Dans ce cas, la supervision et la coordination de l'ensemble des mesures relatives à l'Accord de 1958 relèveront de la compétence du ministre compétent.

1.3 MISE SUR PIED D'UNE AUTORITÉ COMPÉTENTE CHARGÉE DE L'APPLICATION DE L'ACCORD DE 1958

En lui-même, l'Accord de 1958 n'est pas très complexe à mettre en œuvre. Toutefois, il est techniquement assez complexe de mettre en œuvre les Règlements ONU qui lui sont annexés puis de garantir leur fonctionnement optimal. En outre, la coordination et la coopération entre les ministères et les autres organismes publics concernés sont essentielles au succès de la mise en œuvre. Pour ces raisons, il est nécessaire de mettre en place une autorité nationale compétente.

L'autorité compétente étudiera les questions relatives à la mise en œuvre à l'échelle nationale et aux acteurs publics et privés concernés, en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. Elle doit assumer à la fois la responsabilité et l'autorité. Elle peut représenter le pays dans les réunions internationales, en particulier lors des sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Il est aussi vivement recommandé que des experts participent aux sessions des six groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (voir le graphique du paragraphe 13 ci-dessus).

Étant donné que les principales mesures de l'Accord de 1958 concernent l'octroi et la reconnaissance des homologations de type, ledit Accord impose que l'autorité nationale compétente désigne une autorité chargée de l'homologation de type.

Les ressources nécessaires, humaines et financières, doivent être mises à disposition.

L'autorité nationale compétente désignée doit désigner au plus tôt un coordonnateur national pour l'Accord de 1958, qui sera chargé en permanence des questions relatives à l'Accord. Son action est de la plus haute importance pour le succès de la mise en œuvre et du bon fonctionnement de l'Accord de 1958 dans le pays. L'action du coordonnateur national doit être appuyée par une équipe d'experts ainsi que par des consultants extérieurs, si nécessaire et selon le cas.



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

ÉTAPE 2 : EXAMEN DES QUESTIONS STRATÉGIQUES AVANT L'ADHÉSION

2.1 ÉTUDE DE L'ACCORD DE 1958 ET DE LA LÉGISLATION NATIONALE S'Y RAPPORTANT

Le coordonnateur national et l'autorité compétente étudient l'Accord de 1958, les Règlements ONU y annexés et la législation nationale s'y rapportant. Ils veillent également à ce que la traduction de l'Accord de 1958 (le cas échéant) soit disponible. À ce sujet, il convient de noter que l'Accord de 1958 est publié par la CEE dans ses trois langues officielles, à savoir l'anglais, le français et le russe. Jusqu'à la Révision 2 de l'Accord de 1958, la CEE a également fourni le texte de l'Accord dans les trois autres langues officielles de l'ONU, à savoir l'arabe, le chinois et l'espagnol. Il devrait en être de même pour la nouvelle Révision 3 de l'Accord de 1958. En outre, en conséquence de l'adhésion de l'Union européenne à l'Accord de 1958, la Commission européenne en fournit une traduction dans toutes les langues officielles de l'Union.

À la suite de l'étude de l'Accord de 1958 et de l'analyse des Règlements ONU y annexés, l'autorité compétente chargée de l'homologation de type des véhicules de transport routier doit être informée des avantages de l'adhésion à l'Accord de 1958. Les organismes possédant des compétences techniques en la matière (services techniques futurs éventuels, etc.) doivent être impliqués. Les autres administrations possédant les compétences administratives et juridiques nécessaires pour la signature d'un accord international (à savoir les Affaires étrangères, l'Environnement, l'Industrie, etc.) doivent être consultées.

Une fois achevées les démarches susmentionnées, l'autorité nationale ou régionale prend la décision politique, si nécessaire, d'engager la procédure nationale ou régionale (interne) d'adhésion à l'Accord de 1958.

2.2 DÉTERMINATION DE LA PORTÉE ET DE L'APPLICABILITÉ DE L'ACCORD DE 1958 ET DES RÈGLEMENTS ONU QUI LUI SONT ANNEXÉS

L'article 11 de l'Accord stipule que toute partie contractante peut, au moment de l'adhésion au présent accord, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les paragraphes 1 à 3 de l'article 10 de l'Accord, qui traite des différends entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord et des Règlements ONU qui y sont annexés.

Aucune autre réserve à l'Accord de 1958, à son appendice, à ses annexes et aux Règlements ONU qui y sont annexés ne peut être admise, **mais toute Partie contractante peut déclarer**, conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article premier, **qu'elle n'appliquera pas certains des Règlements ONU ou qu'elle n'appliquera aucun d'entre eux.**

En conséquence, il est nécessaire que le pays, avant d'adhérer à l'Accord de 1958, décide s'il se considère lié par les paragraphes 1 à 3 de l'article 10.

De la même manière, le pays doit décider s'il n'appliquera pas certains des Règlements ONU ou s'il n'en appliquera aucun. Cette intention doit être clairement précisée dans le document d'adhésion à l'Accord de 1958. Si ledit document d'adhésion ne mentionne aucune restriction de ce type, il est entendu que le pays appliquera tous les Règlements ONU en vigueur.

L'application d'un Règlement ONU par une Partie contractante implique que le pays doit accepter les homologations de type délivrées par les autres Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant ce Règlement ONU. Réciproquement, les autres Parties contractantes appliquant le même Règlement ONU doivent accepter les homologations de type accordées par cette Partie contractante.

Si une Partie contractante souhaite rendre obligatoire un Règlement ONU sur son territoire, elle doit prendre une mesure juridique positive pour le transposer dans sa législation nationale ou régionale.

L'adhésion à l'Accord de 1958 et l'application des Règlements ONU permettent de maintenir la législation nationale parallèlement aux Règlements ONU appliqués par le pays. Il convient toutefois de noter qu'il peut être plus facile pour les pays adhérant à l'Accord de se contenter d'imposer dans leur législation nationale l'application des Règlements ONU de leur choix.

Toutes les questions susmentionnées doivent être tranchées par le pays avant le lancement du processus d'adhésion à l'Accord de 1958.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

ÉTAPE 3 : ADHÉSION À L'ACCORD DE 1958

L'article 6 de l'Accord de 1958 énonce les conditions à remplir pour adhérer à l'Accord. Actuellement, peuvent devenir parties contractantes à l'Accord les États membres de la CEE et les États admis à la Commission à titre consultatif, ainsi que les États qui peuvent participer à certaines activités de la Commission économique pour l'Europe en y adhérant. Dans la pratique, **cela signifie que l'Accord de 1958 est ouvert à tous les pays du monde qui sont membres de l'ONU.**

Les pays qui souhaitent adhérer à l'Accord de 1958 doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une demande officielle appelée « Instrument d'adhésion ».

Cet instrument est signé par l'une des trois autorités désignées, à savoir le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères. Aucune forme spécifique n'est imposée, mais l'instrument doit comprendre les éléments suivants :

- Le titre, la date et le lieu de conclusion de l'instrument juridique concerné ;
- Les noms et titres complets de la personne signataire de l'instrument, c'est-à-dire le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères ou toute autre personne agissant momentanément en cette qualité ou disposant à cette fin des pleins pouvoirs conférés par l'une de ces autorités ;
- L'expression dépourvue d'ambiguïté de l'intention du gouvernement, au nom de l'État, de se considérer comme lié par l'instrument juridique et de s'engager à en observer et à en appliquer scrupuleusement les dispositions ;
- La date et le lieu d'émission de l'instrument ;
- La signature du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères (le seul sceau officiel n'est pas suffisant) ou de toute autre personne agissant momentanément en cette qualité ou disposant à cette fin des pleins pouvoirs conférés par l'une de ces autorités.

Un modèle spécifique d'instrument d'adhésion adapté à l'adhésion à la Révision 3 de l'Accord de 1958 est reproduit ci-après.

MODÈLE D'INSTRUMENT D'ADHÉSION

(Conçu en vue de l'adhésion à la Révision 3 de l'Accord de 1958)

(À signer par le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères)

ADHÉSION

ATTENDU QUE l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ONU (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) a été conclu à Genève le 14 septembre 2017²,

JE SOUSSIGNÉ, [nom et titre du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères] déclare que le gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné l'Accord susmentionné, y adhère et s'engage à appliquer et à exécuter en toute bonne foi les dispositions qui y sont énoncées.

[Conformément au paragraphe 5 de l'article premier de l'Accord, [nom de l'État] déclare qu'il n'est pas lié par [tel(s) ou tel(s) Règlement(s)] facultatif (voir 2.2, ci-dessus).]

[Conformément à l'article 11, [nom de l'État] déclare qu'il ne se considère pas lié par l'article 10 de l'Accord] facultatif (voir 2.2, ci-dessus).]

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent instrument d'adhésion à [lieu], le [date]

[Signature]

Un instrument d'adhésion ne prend effet que lorsqu'il est déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies au Siège des Nations Unies à New York. La date du dépôt est normalement comptabilisée comme celle à laquelle l'instrument est reçu à l'Administration centrale. Il est conseillé aux pays de remettre ces instruments directement à la Section des traités, Bureau des affaires juridiques des Nations Unies, afin que l'action soit traitée rapidement.

En outre, il convient de noter que l'adhésion d'un pays à l'Accord de 1958 entre en vigueur six mois après le dépôt de son instrument d'adhésion. D'ici là, chaque pays devrait être en mesure de se conformer à toutes les dispositions de l'Accord.

² 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).



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

ÉTAPE 4 : MISE EN PLACE D'UN PROCESSUS DE CERTIFICATION DES HOMOLOGATIONS DE TYPE

L'objectif principal de l'Accord de 1958 est de délivrer des certificats d'homologation de type pour les véhicules ainsi que pour leurs systèmes, pièces et équipements, conformément aux prescriptions établies par le Règlement ONU correspondant, et ainsi améliorer la sécurité des véhicules et leur performance environnementale. La reconnaissance mutuelle des homologations de type ainsi délivrées découle directement de cet objectif. Les certificats d'homologation de type sont délivrés après des essais déterminés, tels que définis dans chaque Règlement ONU. Les services techniques habilités par l'autorité chargée de l'homologation de type établissent un rapport technique sur la base duquel est délivré le certificat d'homologation de type.

L'autorité chargée de l'homologation de type doit donc définir un processus de certification à l'intention des services techniques habilités.

4.1 DÉSIGNATION D'UN RÉSEAU DE SERVICES TECHNIQUES POUR EFFECTUER LES TESTS OBLIGATOIRES

Pour obtenir le certificat d'homologation de type, les véhicules, leurs systèmes, pièces et équipements doivent subir avec succès les essais prescrits dans chaque Règlement ONU. Les essais ne peuvent être effectués que par des services techniques préalablement habilités par l'autorité compétente conformément aux conditions fixées dans l'Accord de 1958 (voir annexe 2). Ces conditions impliquent que les services techniques doivent avoir accès au matériel et à l'infrastructure nécessaires et que leur personnel doit avoir les compétences et les connaissances techniques nécessaires pour effectuer ces essais.

Un technicien d'un service technique prépare un véhicule pour l'essai de freinage ©IDIADA - Espagne



Un service technique peut être habilité pour un ou plusieurs Règlements ONU, en fonction de ses capacités et de son savoir-faire.

Les Parties contractantes peuvent désigner des services techniques dans leur propre pays ou dans tout autre pays. Dans tous les cas, l'autorité d'homologation de type est responsable des services techniques habilités et doit vérifier qu'ils effectuent correctement les essais prévus par le Règlement ONU.



Machine de test d'ancrage des ceintures de sécurité ©INTA-Spain



Machine de test d'ancrage des sièges ©INTA-Spain

Il convient de noter que les essais peuvent être effectués dans les installations des constructeurs, mais toujours dirigés et menés par le personnel des services techniques ou de l'autorité d'homologation de type.

4.2 MISE EN PLACE D'ATELIERS ET DE STAGES DE SPÉCIALISATION SUR L'ACCORD DE 1958

Il est souhaitable d'organiser des ateliers ou des séminaires d'experts pour renforcer les connaissances spécialisées des différents acteurs concernés par l'application et l'exécution des dispositions de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU y annexés.

Ces ateliers ou séminaires doivent être axés sur la procédure administrative d'octroi des homologations de type.



4.3 PROCÉDURES À SUIVRE

Outre les dispositions générales de l'accord, les Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 précisent les prescriptions techniques et les procédures d'essai à suivre pour l'homologation de type des véhicules et de leurs pièces et équipements.

L'Accord et les Règlements ONU précisent également les procédures à suivre pour la conformité de la production.

4.4 CRÉATION D'UNE BASE DE DONNÉES FIABLE ET ACCESSIBLE À TOUTES LES PARTIES

L'un des éléments essentiels de l'Accord de 1958 est la reconnaissance mutuelle des homologations de type. Il est donc essentiel de créer une base de données fiable et accessible à toutes les parties.

L'annexe 5 de la révision 3 de l'Accord de 1958 traite de la **diffusion des documents relatifs aux homologations**.

Lorsqu'il est demandé à une autorité d'homologation de type de fournir une copie d'une homologation et de ses annexes, ou qu'elle est tenue de le faire, elle envoie les documents au format papier, ou par courriel sous forme électronique, ou en utilisant la base de données en ligne sécurisée créée par la Commission économique pour l'Europe.

Cette base de données n'est pas encore en service, mais les documents qui doivent être conservés dans la base de données en ligne sécurisée comprennent à minima les documents spécifiés dans chaque Règlement ONU. Il s'agit notamment des documents communiquant aux Parties contractantes l'avis d'homologation, d'extension, de rejet ou de retrait de l'homologation ou indiquant que la production d'un type de véhicule à roues, d'équipement ou de pièces est définitivement arrêtée en application du Règlement ONU.

Jusqu'à ce que la base de données soit pleinement fonctionnelle, les deux autres procédures (sur support papier ou par courrier électronique) seront utilisées pour fournir copie des homologations et de leurs annexes.

ÉTAPE 5 : APPLICATION

Tout véhicule, système, pièce ou équipement visé par l'un quelconque des Règlements ONU appliqués de façon contraignante par un pays doit être muni d'un certificat d'homologation de type.

5.1 ADOPTION OU MODIFICATION DE LOIS AUX FINS DES ACTIVITÉS D'APPLICATION

Les Parties contractantes appliquant l'Accord de 1958, par l'intermédiaire de leur autorité compétente, prennent en considération les aspects relatifs à l'application de l'Accord à leur niveau national respectif et définissent une stratégie d'application.

Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions de l'Accord de 1958.

Même si les dispositions de l'Accord de 1958 autorisent d'autres systèmes de certification que l'homologation de type, celui-ci est avant tout destiné à appuyer le Système d'homologations de type. Dans le cas où un pays ne dispose pas d'une législation fondée sur un système d'homologations de type, il est nécessaire d'introduire une nouvelle législation nationale ou de la modifier afin d'en créer un.

Comme indiqué précédemment, l'application obligatoire d'un Règlement ONU nécessite la prise d'une mesure juridique positive par la Partie contractante. En conséquence, l'une des premières modifications de la législation nationale consistera à accepter, comme solution de rechange au niveau national, les véhicules conformes aux Règlements ONU que la Partie concernée a choisi d'appliquer.

Étant donné que les dispositions des Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 sont continuellement mises à jour pour tenir compte des nouvelles technologies, il convient également d'actualiser la législation nationale de manière à inclure les références aux nouveaux amendements à ces Règlements ONU adoptés par le Forum mondial.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

5.2 FORMATION APPROPRIÉE DES AGENTS

Les agents responsables de l'application de la législation doivent recevoir une formation leur permettant de comprendre les dispositions de l'Accord de 1958 et d'en assurer l'application. Une telle formation pourra entre autres être dispensée sous forme :



Stage au Caire © EuroMed TSP

- De stages ;
- De démonstrations sur site avec d'autres Parties contractantes ;
- De formation des officiers chargés de réaliser les tests.



Formation des officiers © UTAC CERAM France



TABLEAU
RÉSUMÉ
DES ACTIONS
DES FEUILLES
DE ROUTE
CONCERNANT
L'ACCORD DE 1958



PRÉPARATION POUR L'ADHESION		ADHESION	MISE EN ŒUVRE		
ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3	ÉTAPE 4	ÉTAPE 5	
N°	ÉTAPES	DÉLAI D'EXÉCUTION	RESPONSABLE	OBSERVATIONS	
ÉTAPE 1 : Préparation à l'adhésion					
1.1	Coordination et responsabilités au niveau national	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
1.2	Coordination et supervision d'ensemble	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
1.3	Établissement d'une autorité compétente	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
ÉTAPE 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion					
2.1	Étude de l'Accord de 1958 et de la législation nationale pertinente	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État le coordonnateur national l'autorité compétente/les experts nationaux		
2.2	Détermination de la portée et de l'applicabilité de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU qui lui sont annexés	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'Etat le coordonnateur national		
ÉTAPE 3 : Adhésion à l'Accord de 1958					
-	-	Après la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
ÉTAPE 4 : Mise en place d'un processus de certification des homologations de type					
4.1	Désignation d'un réseau de services techniques habilités à effectuer les essais prescrits	Dans les 3 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/l'autorité compétente		
4.2	Mise en place d'ateliers de spécialisation sur l'Accord de 1958	Dans les 6 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/l'autorité compétente		
4.3	Procédures à suivre	Dans les 9 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/l'autorité compétente		
4.4	Création d'une base de données fiable et accessible à toutes les parties	Dans l'année suivant l'adhésion	L'autorité compétente		
ÉTAPE 5 : Application					
5.1	Adoption ou modification de lois aux fins des activités d'application	Dans les 3 mois suivant l'adhésion	L'autorité législative		
5.2	Formation appropriée des agents responsables du contrôle	Dans les 6 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/l'autorité compétente		



ANNEXES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

REMARQUE : L'ensemble des documents annexés à la présente ne sera disponible que dans la version électronique du plan par étapes. Il est également possible de les trouver sur le site Web de la CEE.

- I. l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Révision 3):
(<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>)

- II. Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs61-80.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs121-140.html>
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>

- III. État de l'Accord de 1958 et des Règlements ONU y annexés, et autorités et services techniques chargés de l'homologation de type
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

DEUXIÈME PARTIE :
**L'ACCORD
DE 1997**



L'ACCORD
DE 1997
RELATIF AU
CONTRÔLE
TECHNIQUE
PÉRIODIQUE
DES VÉHICULES



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union



Ligne de contrôle technique périodique - Photo des installations, avec la permission d'Ivtvasa

H.1 PROTECTION DE VÉHICULES SÛRS ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

À la Conférence de Vienne de 1997, les ministres des Transports ont convenu de mettre en place un Accord de l'ONU relatif au contrôle technique périodique des véhicules en service afin d'harmoniser les prescriptions techniques relatives aux véhicules transportant des marchandises. L'un des objectifs de cet accord est d'améliorer le niveau de sûreté et de protection de l'environnement dans les pays qui ont décidé d'harmoniser leurs systèmes de contrôle technique périodique. L'Accord de 1997 a été présenté par la CEE à la Conférence de Vienne. Il a été élaboré par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

Après l'adoption de l'Accord de 1997, les représentants des pays participant aux travaux du WP.29 l'ont complété en élaborant les Règles ONU N°1 et 2 relatives au contrôle technique périodique des véhicules utilitaires en ce qui concerne les émissions et la sécurité.

D'autres acteurs que les représentants des pays participant aux travaux du WP.29 contribuent à l'amélioration de l'Accord de 1997 et des Règles ONU y annexées. Les ONG prennent une grande part aux travaux sur les Règles ONU relatives au contrôle technique périodique. Elles sont souvent mises à contribution pour des données techniques et des conseils. Leurs représentants, en réponse aux demandes formulées par les représentants des États, ont fait des propositions de Règles ONU ou d'amendements à celles qui existaient déjà.

H.2 L'ACCORD DE 1997 DES NATIONS UNIES

Au moment où cet accord a été conclu, la situation réglementaire et technique des véhicules utilitaires lourds était très variable d'un pays européen membre de la région de la CEE à l'autre, et il a été considéré qu'il serait utile de fixer un niveau minimum en matière de performance environnementale et de sécurité pour les véhicules de ce type qui étaient en circulation, afin de faciliter la circulation intra-européenne des véhicules utilitaires.

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

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





UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

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

Le processus d'adhésion de l'UE à l'accord de 1997, qui a débuté il y a une dizaine d'années, a été suspendu en raison d'une l'initiative de la Commission européenne concernant le soi-disant "roadworthiness package".

Le résultat a été l'introduction de trois directives de l'Union européenne qui devaient être mises en œuvre d'ici mai 2018. Entre-temps, le WP.29 a mis à jour l'accord de 1997 et les règles annexées et a publié une résolution RE6 qui est maintenant entièrement alignée sur le "roadworthiness package", cela a ouvert la porte à la continuation du processus d'adhésion de l'UE à l'accord de 1997.

Deux Règles ONU sont annexées à l'Accord de 1997. Ces Règles ONU, qui ont été révisées et sont entrées en vigueur début 2018, régissent les catégories de véhicules routiers M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 et O4. La reconnaissance réciproque du contrôle technique périodique entre les Parties contractantes appliquant les Règles ONU facilite la circulation des véhicules d'un pays à l'autre.

Le Comité Administrative de l'Accord (AC.4) a adopté un amendement à l'Accord 1997 ainsi que 2 nouvelles Règles qui sont actuellement dans la procédure d'entrée en vigueur.

H.3 PRINCIPALES DISPOSITIONS DE L'ACCORD DE 1997 ET DE SON RÈGLEMENT ANNEXÉ

- Les États membres de l'ONU et des organisations d'intégration économique régionale peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord de 1997.
- L'Accord de 1997 définit le cadre juridique et les procédures concernant l'adoption de Règles uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules en circulation et la reconnaissance réciproque des certificats délivrés à l'issue de ces contrôles.
- Il est spécifié dans l'Accord que les nouvelles Règles ONU et les modifications apportées aux Règles ONU existantes sont adoptées à l'issue d'un vote à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes. Le texte d'une Règle ONU adoptée est alors communiqué au Secrétaire général de l'ONU qui en fait ensuite notification à chaque Partie contractante (art. 1 et 2).

- Une nouvelle Règle ONU ou un amendement apporté à une Règle ONU existante entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas notifié le Secrétaire général de leur désaccord dans les six mois suivant la notification, à moins que plus d'un tiers des Parties contractantes n'ait formulé des objections. En pareil cas, la Règle ONU ou l'amendement n'entre en vigueur pour aucune Partie contractante.
- Les Règles ONU adoptées en complément de l'Accord de 1997 énumèrent les éléments à contrôler, les méthodes de contrôle et les principaux motifs de refus et une évaluation de ces déficiences dans ces catégories de risque. Les techniques de contrôle doivent faire appel aux équipements actuellement disponibles sans qu'il soit nécessaire de démonter ou ôter une pièce quelconque du véhicule.
- Les certificats internationaux de contrôle technique délivrés par les organismes choisis par les différentes Parties contractantes doivent être reconnus par les autres Parties contractantes appliquant la ou les mêmes Règles.
- Les procès-verbaux de contrôle technique utilisés par les Parties contractantes à l'Accord peuvent aussi être admis. Un modèle de ces procès-verbaux doit être communiqué au secrétariat du WP.29 pour l'information des Parties contractantes.
- L'Accord autorise aussi une Partie contractante, après un préavis, à commencer d'appliquer une Règle ONU annexée à l'Accord ou à cesser d'appliquer une Règle ONU, auquel cas elle est tenue de notifier sa décision un an à l'avance au Secrétaire général de l'ONU.
- L'Accord et ses Règles ont pour objet de garantir la conformité des véhicules immatriculés pendant toute la durée de vie des véhicules.
- Les deux Règles à ce jour annexées à l'accord portent sur les dispositions relatives aux véhicules inspectés concernant la protection de l'environnement et la sécurité.
- La Règle N°1 énonce les « Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement ».
- L'intervalle maximal entre deux inspections est précisé dans le tableau suivant :

Catégories de véhicules	Périodicité maximale du contrôle
Véhicules affectés au transport de personnes : M ₁ , à l'exception des taxis et des ambulances Véhicules affectés au transport de marchandises : N ₁	Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis tous les deux ans
Véhicules affectés au transport de personnes : M ₁ utilisés comme taxis ou ambulances, M ₂ et M ₃ Véhicules affectés au transport de marchandises : N ₂ et N ₃ Remorques : O ₃ et O ₄	Un an après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis chaque année



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

- Le contrôle porte au minimum sur :
 - L'identification du véhicule ;
 - Les émissions d'échappement ;
 - Les émissions sonores ;
 - Tous les autres éléments relatifs à la sécurité et à la protection de l'environnement énumérés au paragraphe 5 de l'annexe à la Règle.
- L'annexe à la Règle N°1 précise les éléments à contrôler. En fonction du type de moteur équipant le véhicule et de sa date d'immatriculation, la Règle ONU définit la façon de contrôler le véhicule et les valeurs limites pour chaque élément.
- **La Règle N°2** énonce les « Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne leur aptitude à la circulation ».
- L'intervalle maximal entre deux inspections est précisé dans le tableau suivant :

Catégorie de véhicules	Périodicité maximale du contrôle
Véhicules affectés au transport de personnes : M ₁ , à l'exception des taxis et des ambulances Véhicules de marchandises : N ₁	Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis tous les deux ans
Véhicules affectés au transport de personnes : M ₁ à l'exception des taxis et des ambulances, M ₂ et M ₃ Véhicules de marchandises : N ₂ et N ₃ Remorques : O ₃ et O ₄	Un an après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis chaque année

- Le contrôle porte au minimum sur :
 - L'identification du véhicule ;
 - L'équipement de freinage ;



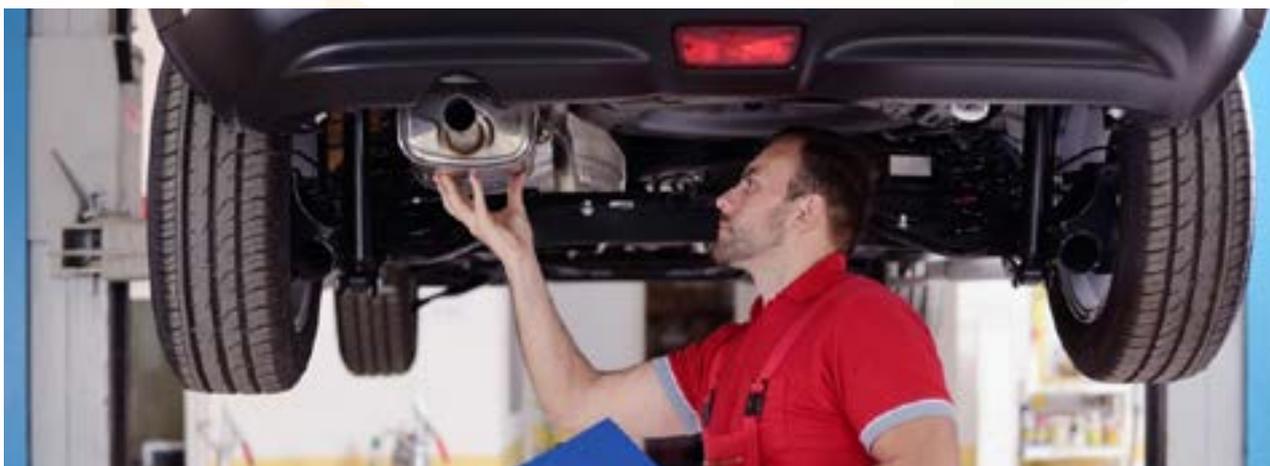
Test de l'efficacité du freinage © EuroMed TSP

- La direction ;
- La visibilité ;
- L'équipement d'éclairage et les composants du système électrique ;



Test d'éclairage © Corepics VOF / Shutterstock.com

- Les essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
- Le châssis et les accessoires du châssis ;



Test du châssis et accessoires du châssis © By BhFoton/Shutterstock.com

- Les autres équipements ;
- Les contrôles supplémentaires appliqués aux véhicules affectés au transport commercial de personnes.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



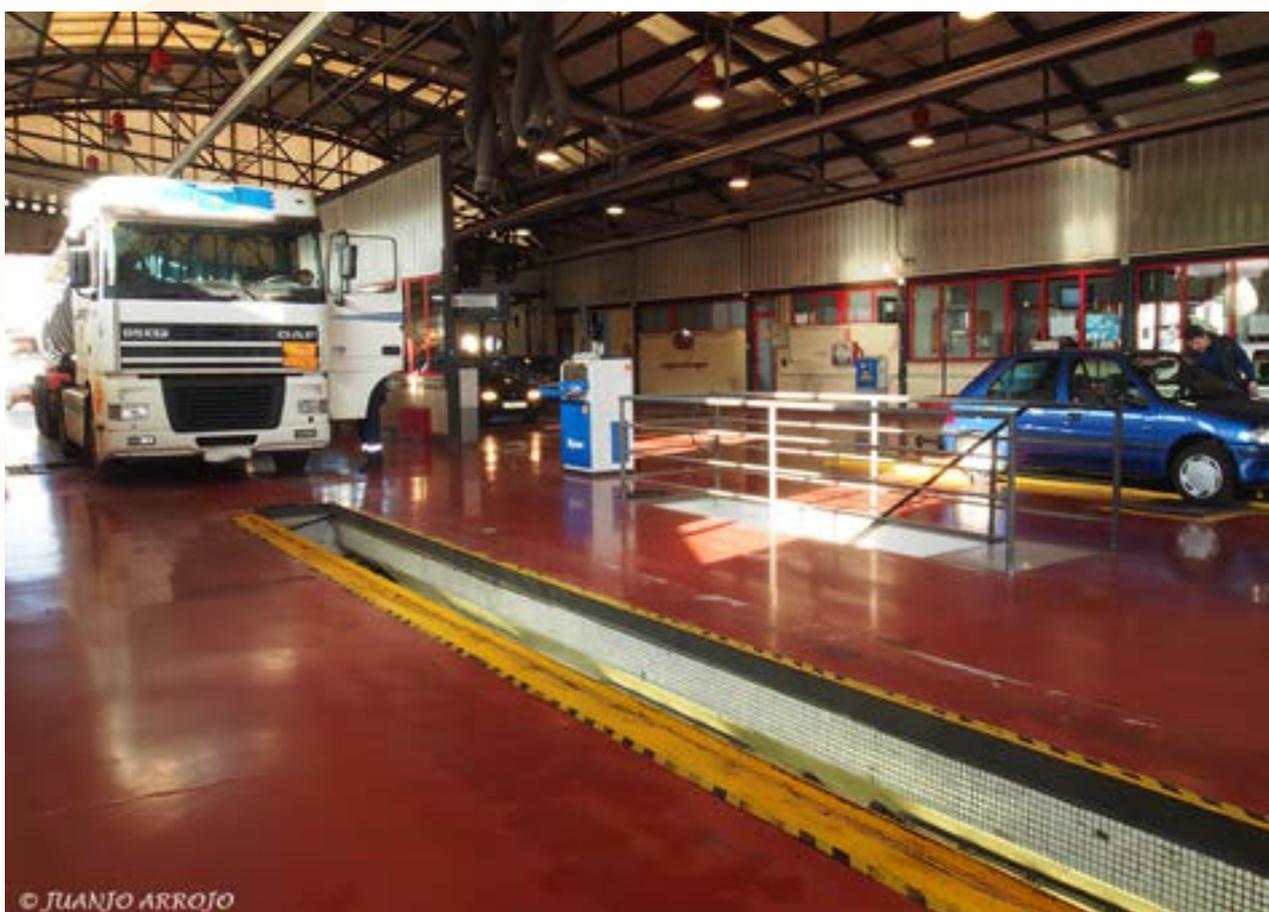
Project funded by the
European Union

- La Règle N°2 précise les méthodes de contrôle, les principales causes de refus et les critères d'évaluation des défauts pour chaque catégorie de défauts (mineurs, majeurs et dangereux), ainsi que, lorsque cela est possible, les valeurs limites ;



Ligne spéciale pour motos PTI - Photo des installations réalisée avec la permission d'Ivvasa

- En outre, le Forum mondial a adopté en mars 2017 la Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conformes aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997.
- La Résolution R.E.6 est relative :
 - Aux exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique ;
 - Aux exigences minimales concernant les compétences, la formation et la certification des inspecteurs ;
 - Aux organes de surveillance.



PTI typique pour véhicules lourds et de tourisme - Photo réalisée avec la permission d'Itvasa



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

H.4 PRINCIPAUX AVANTAGES POUR LES PARTIES CONTRACTANTES APPLIQUANT LES RÈGLES

- Accroissement de la sécurité et de la performance environnementale de la flotte de véhicules : les Règles ONU visent à garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement pendant toute la durée de vie des véhicules.
- La mise en œuvre des recommandations du Plan d'action décennal des Nations Unies pour la sécurité routière repose sur cinq piliers. Le troisième pilier porte sur l'amélioration de la sécurité des véhicules et recommande l'application des Règles ONU élaborées par le Forum mondial.
- Reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique : une Partie contractante qui a décidé d'appliquer une Règle annexée à l'Accord bénéficie du fait que son certificat de contrôle technique périodique est accepté par les autres Parties contractantes appliquant la même Règle pour la circulation transfrontière des véhicules.
- Facilitation de l'élaboration de règlements nationaux concernant les véhicules : l'élaboration de nouvelles dispositions pour le contrôle technique périodique des véhicules est un processus complexe, long et très coûteux. En appliquant les Règles, qui ont fait la preuve de leur efficacité, les pays ont accès à un ensemble de règles relatives au contrôle technique périodique, sans frais et aussi rapidement que nécessaire.
- Souplesse dans l'application des Règles : lors de l'adhésion à l'Accord, la Partie contractante est libre de choisir les Règles qu'elle appliquera, le cas échéant. Elle peut à tout moment décider d'appliquer toute autre Règle, ou de cesser d'appliquer toute Règle (dans les deux cas, il suffit d'en notifier le Secrétaire général des Nations Unies).
- Les Parties contractantes peuvent fixer leurs propres priorités en matière de sécurité et de performance environnementale des véhicules en choisissant dans quel ordre elles appliquent les Règles.
- Participation au processus de prise de décisions pour l'élaboration des Règles : tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent participer. Néanmoins, seules les Parties contractantes à l'Accord peuvent voter en vue de l'adoption d'une nouvelle Règle ou de l'adaptation d'une Règle déjà appliquée afin de prendre en compte les progrès techniques.

H.5 PRINCIPAUX LIENS VERS L'ACCORD DE 1997 ET SES RÈGLES ANNEXÉES

- (a) Texte de l'Accord de 1997 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997.html>
- (b) Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 :
http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html
- (c) État de l'Accord de 1997 et des Règles ONU y annexées, autorités nationales et centres de contrôle technique périodique :
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_stts.html
- (d) Résolution R.E.6 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 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>
- (e) Bureau des affaires juridiques de l'ONU (New York) :
https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_en.xml
- (f) Page d'accueil du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP. 29) :
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>
- (g) Mandat du WP.29 :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html>
- (h) Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) - Comment il fonctionne - Comment y adhérer) :
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>

PLAN PAR ÉTAPES
ÉTABLI PAR LA CEE
ET L'UE ET DANS LE
CADRE DU PROJET
EURO-MÉDITERRANÉEN
DE SOUTIEN AUX
TRANSPORTS EN
VUE DE L'ADHÉSION À
L'ACCORD DE 1997 ET
DE LA MISE EN ŒUVRE
DE CET ACCORD

Le plan par étapes ci-dessous vise à donner des orientations aux pays membres du partenariat EuroMed souhaitant adhérer à l'Accord de 1997 et le mettre en œuvre. Il peut bien entendu fournir des orientations à d'autres pays situés en dehors de la région euro-méditerranéenne qui seraient intéressés par l'adhésion à l'Accord de 1997.

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

ÉTAPE 1 : PRÉPARATION À L'ADHÉSION

1.1 COORDINATION ET RESPONSABILITÉS AU NIVEAU NATIONAL

Les ministères ou les administrations dont relèvent ou qui sont concernés par l'Accord de 1997 lui-même et les Règles ONU qui lui sont annexées et le complètent peuvent varier d'un pays à l'autre en fonction de la structure administrative en place. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être répertoriés et leurs représentants doivent être invités à jouer un rôle actif dans le processus précédant l'adhésion.

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

Il convient, si possible, d'associer au processus des représentants du secteur privé en tant que représentants des utilisateurs finaux des Règles ONU, à savoir les transporteurs, les constructeurs de véhicules, les fabricants de pièces détachées et de composants et les centres de contrôle technique effectuant les contrôles périodiques obligatoires prescrits par les Règles de l'ONU.

Il convient d'organiser une coordination officielle de tous les participants au processus de préparation à l'adhésion.

Il est important de garder à l'esprit que la décision finale de garantir la sûreté des véhicules et de réduire leurs émissions polluantes et sonores est du ressort des gouvernements des différents pays, auxquels il appartient de veiller au maintien de la sécurité des véhicules et de leurs émissions à un niveau approprié.

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



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

1.2 COORDINATION ET SUPERVISION GÉNÉRALES

Un certain nombre de ministères ou d'organismes peuvent être concernés par les Règles ONU annexées à l'Accord de 1997, mais la responsabilité principale doit être confiée à un seul ministère ou organisme gouvernemental. Plusieurs Parties contractantes à l'Accord ont attribué cette responsabilité au ministère des Transports, mais dans certains pays il s'agit du ministère de l'Industrie ou du ministère de l'Intérieur, voire du ministère de l'Environnement. Dans ce cas, la coordination et la supervision de l'ensemble des mesures relatives à l'Accord de 1997 relèveront du ministre compétent.

1.3 MISE SUR PIED D'UNE AUTORITÉ COMPÉTENTE CHARGÉE DE L'APPLICATION DE L'ACCORD DE 1997

En lui-même, l'Accord de 1997 n'est pas très complexe à mettre en œuvre. Toutefois, il est techniquement assez complexe de mettre en œuvre les Règles ONU qui lui sont annexées puis de garantir leur fonctionnement optimal. En outre, la coordination et la coopération entre les ministères et les autres organismes publics concernés sont essentielles au succès de la mise en œuvre. Pour ces raisons, il est nécessaire de mettre en place une autorité nationale compétente.

L'autorité compétente étudiera les questions relatives à la mise en œuvre à l'échelle nationale et aux acteurs publics et privés concernés, en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. Elle doit assumer à la fois la responsabilité et l'autorité. Elle peut représenter le pays dans les réunions internationales, en particulier lors des sessions du WP.29. Il est aussi vivement recommandé que des experts participent aux sessions des six groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (voir le graphique de la page 13 ci-dessus) lorsque des questions relatives à l'Accord de 1997 sont traitées.

L'Accord de 1997 prévoyant que les décisions sont adoptées par un vote des Parties contractantes, il est fortement recommandé que l'autorité nationale soit désignée pour représenter le pays aux sessions du WP.29. Il appartient à ladite autorité d'agréeer les centres de contrôle technique en fonction de critères précis et de superviser l'activité de ces centres. Il est important de noter que, dans la mesure où des centres privés peuvent recevoir l'agrément, il convient d'envisager de doter l'autorité nationale d'un droit de regard sans limite.

Les ressources nécessaires, tant humaines que financières, doivent par conséquent être disponibles.

L'autorité nationale compétente désignée doit nommer au plus tôt un coordonnateur national pour l'Accord de 1997, qui sera chargé en permanence des questions relatives à l'Accord. Son action est de la plus haute importance pour le succès de la mise en œuvre et du bon fonctionnement de l'Accord de 1997 dans le pays. L'action du coordonnateur national doit être appuyée par une équipe d'experts ainsi que par des consultants extérieurs, si nécessaire et selon le cas.

ÉTAPE 2 : EXAMEN DES QUESTIONS STRATÉGIQUES AVANT L'ADHÉSION

2.1 ÉTUDE DE L'ACCORD DE 1997 ET DE LA LÉGISLATION NATIONALE S'Y RAPPORTANT

Le coordonnateur national et l'autorité compétente étudient l'Accord de 1997, les Règles ONU y annexées et la législation nationale s'y rapportant. Ils veillent également à ce que la traduction de l'Accord de 1997 (le cas échéant) soit disponible. À ce sujet, il convient de noter que l'Accord de 1997 est publié par la CEE dans ses trois langues officielles, à savoir l'anglais, le français et le russe. Jusqu'à ce jour, la CEE a également fourni le texte de l'Accord dans les trois autres langues officielles de l'ONU, à savoir l'arabe, le chinois et l'espagnol. Ces textes figurent dans les différentes versions linguistiques de la publication des Nations Unies intitulée « Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) - Comment il fonctionne - Comment y adhérer ». Le secrétariat du WP.29 est en train de mettre à jour ladite publication, à laquelle il est prévu d'intégrer la version complète et mise à jour de l'Accord.

Following the study of the 1997 Agreement and the analysis of the UN Rules annexed to it as well as the related Resolution R.E.6, the competent authority responsible for the Periodical Technical Inspection of road transport vehicles shall be convinced about the advantages of the accession to the 1997 Agreement. Other Departments that have technical competencies on the matter (eventual future Technical Services etc.) should be involved. Other Departments that have administrative and legal competencies to sign an international Agreement (i.e. Foreign Affairs, Environment, Industry) should be consulted and ensured about the advantages.

After completion of the above, the national/regional Authority of the country should take the political decision, if necessary, to initiate the national/regional (internal) procedure for the accession to the 1997 Agreement.

2.2 DÉTERMINATION DE LA PORTÉE ET DE L'APPLICABILITÉ DE L'ACCORD DE 1997 ET DES RÈGLES ONU QUI LUI SONT ANNEXÉES

L'article 9 de l'Accord prévoit que toute Partie contractante peut, au moment de son adhésion à l'Accord, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 de l'Accord de 1997, qui traite des différends entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord. Toute partie contractante qui aura formulé une réserve en vertu de l'article 8 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.



UNECE

**EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT**



Project funded by the
European Union

En conséquence, il est nécessaire que le pays, avant d'adhérer à l'Accord de 1997, décide s'il se considère lié par l'article 9.

De la même manière, le pays doit décider s'il n'appliquera pas certaines des Règles ONU ou s'il n'en appliquera aucune. Cette intention doit être clairement indiquée dans le document d'adhésion à l'Accord de 1997. Si ledit document d'adhésion ne mentionne aucune restriction de ce type, il est entendu que le pays appliquera toutes les Règles ONU en vigueur au moment de son adhésion.

L'application d'une Règle ONU par une Partie contractante implique que le pays doit accepter les certificats de contrôle technique périodique délivrés par les autres Parties contractantes à l'Accord de 1997 appliquant la même Règle ONU pour l'utilisation transfrontière du véhicule. Réciproquement, les autres Parties contractantes appliquant la même Règle ONU doivent accepter le certificat de contrôle technique délivré par cette Partie contractante.

Si une Partie contractante souhaite rendre obligatoire une Règle ONU sur son territoire, elle doit prendre une mesure juridique positive en ce sens. L'adhésion à l'Accord de 1997 et l'application des Règles ONU permettent le maintien de la législation nationale parallèlement aux Règlements ONU appliqués par le pays. Il convient toutefois de noter que, pour des raisons pratiques, il peut être plus facile pour les pays adhérant à l'Accord d'imposer dans leur législation nationale l'application des Règles ONU de leur choix. La raison en est que l'existence de deux réglementations portant sur le même sujet et comportant des dispositions différentes pourrait conduire à une situation dans laquelle seule la conformité aux dispositions les moins strictes pourrait être exigée.

Comme indiqué précédemment, un centre de contrôle technique agréé peut appartenir à une administration, à un organisme étatique ou à une société privée. Une formule mixte est également possible. Il est important que la Partie choisisse le type de centre qu'elle préfère. Toutes les questions susmentionnées doivent être tranchées par le pays avant le lancement du processus d'adhésion à l'Accord de 1997.

ÉTAPE 3 : ADHÉSION À L'ACCORD DE 1997

L'article 4 de l'Accord de 1997 énonce les conditions à remplir pour adhérer à l'Accord. Actuellement, peuvent devenir Parties contractantes à l'Accord les États membres de la CEE et les États admis à la Commission à titre consultatif, ainsi que les États qui peuvent participer à certaines activités de la Commission économique pour l'Europe en y adhérant. Dans la pratique, cela signifie que l'Accord de 1997 est ouvert à tous les pays du monde qui sont membres de l'ONU.

Les pays qui souhaitent adhérer à l'Accord de 1997 doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une demande officielle également appelée « Instrument d'adhésion ».

Cet instrument est signé par l'une des trois autorités désignées, à savoir le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères. Aucune forme spécifique n'est imposée, mais l'instrument doit comprendre les éléments suivants :

- Le titre, la date et le lieu de conclusion de l'instrument juridique concerné ;
- Les noms et titre complets de la personne signataire de l'instrument, c'est-à-dire le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères ou toute autre personne agissant momentanément en cette qualité ou disposant à cette fin de pleins pouvoirs conférés par une de ces autorités ;
- L'expression dépourvue d'ambiguïté de l'intention du gouvernement, au nom de l'État, de se considérer comme lié par l'instrument juridique et de s'engager à en observer et à en appliquer scrupuleusement les dispositions ;
- La date et le lieu d'émission de l'instrument ;
- La signature du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères (le seul sceau officiel n'est pas suffisant) ou de toute autre personne agissant momentanément en cette qualité ou disposant à cette fin des pleins pouvoirs conférés par l'une de ces autorités.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union

On trouvera ci-après un modèle d'instrument d'adhésion spécialement conçu pour l'adhésion à l'Accord de 1997.

MODÈLE D'INSTRUMENT D'ADHÉSION

(Conçu en vue de l'adhésion à l'Accord de 1997)

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

ADHÉSION

ATTENDU QUE 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 a été établi en 1997,

JE, SOUSSIGNÉ [nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères], déclare que le gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné l'Accord susmentionné, y adhère et s'engage à appliquer et à exécuter en toute bonne foi les dispositions qui y sont énoncées.

[Conformément à l'article 2.4 de l'Accord, [nom de l'État] déclare qu'[il-elle] n'est lié[e] par [telle(s) ou telle(s) Règle(s)] facultatif (voir 2.2, ci-dessus).]

[Conformément à l'article 9, [nom de l'État] déclare qu'[il-elle] ne se considère pas lié[e] par l'article 8 de l'Accord] facultatif (voir 2.2, ci-dessus).]

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent instrument d'adhésion à [lieu], le [date].

[Signature]

Un instrument d'adhésion ne prend effet qu'après avoir été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, au Siège de l'ONU, à New York. La date de dépôt est normalement enregistrée comme étant celle à laquelle l'instrument a été reçu au Siège. Il est conseillé aux pays de remettre ces instruments directement à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU afin que les mesures nécessaires soient prises rapidement.

En outre, il convient de noter que l'adhésion d'un pays à l'Accord de 1997 prend effet le soixantième jour suivant le dépôt de son instrument d'adhésion. À cette échéance, le pays doit être en mesure de se conformer à toutes les dispositions de l'Accord.

ÉTAPE 4 : MISE EN PLACE D'UN PROCESSUS DE CERTIFICATION DE CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE

Le principal objectif de l'Accord de 1997 est la délivrance de certificats de contrôle technique aux véhicules immatriculés ayant satisfait au contrôle technique périodique, afin de garantir un niveau élevé de sûreté et de protection de l'environnement. La reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique périodique découle directement de cet objectif.

Ces certificats sont délivrés à l'issue d'essais spécifiquement définis dans chaque Règle ONU. Les centres de contrôle technique qui les délivrent doivent être agréés par l'Autorité nationale.

TENEUR DU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

The diagram shows a rectangular frame representing the layout of an International Technical Certificate of Inspection (ITCI) form. At the top center, there is a smaller rectangular box containing the text: "Espace réservé au signe indicatif du pays ou à l'emblème des Nations Unies". Below this, there is a horizontal dotted line. Underneath the dotted line, the text "(Autorité administrative responsable du contrôle technique)" is centered. Below that, there is another horizontal dotted line, followed by the text "1/". At the bottom of the form, the text "CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE 2/" is centered. In the bottom left corner of the main frame, the text "Page 1" is written.

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

2/ Titre en français.



CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

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

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

- 6. Le présent certificat est délivré pour le véhicule désigné aux rubriques N°1 et 2 et qui, à la date indiquée à la rubrique N°5, est conforme avec le ou les Règlement(s) annexé(s) à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles.
- 7. Selon le ou les Règlement(s) visé(s) à la rubrique No 6, le véhicule doit subir son prochain contrôle technique au plus tard le :
Date (mois/année)
- 8. Délivré par
- 9. À (lieu)
- 10. Date
- 11. Signature 2/

Page 2

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

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

12. Contrôle(s) technique(s) périodique(s) ultérieur(s) <u>1/</u>	
12.1	Effectué par (centre de contrôle technique) <u>2/</u>
2.2	(Cachet)
12.3	Date
12.4	Signature
12.5	

Page 3

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

2/ Nom, adresse, pays du centre de contrôle technique agréé par l'autorité compétente.

REMARQUE : Ce certificat international de contrôle technique peut être remplacé par le certificat national à condition qu'il contienne au moins les mêmes informations et ait été communiqué au secrétariat du WP.29. Le secrétariat diffusera le certificat national pour information aux autres parties contractantes à l'accord.



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT

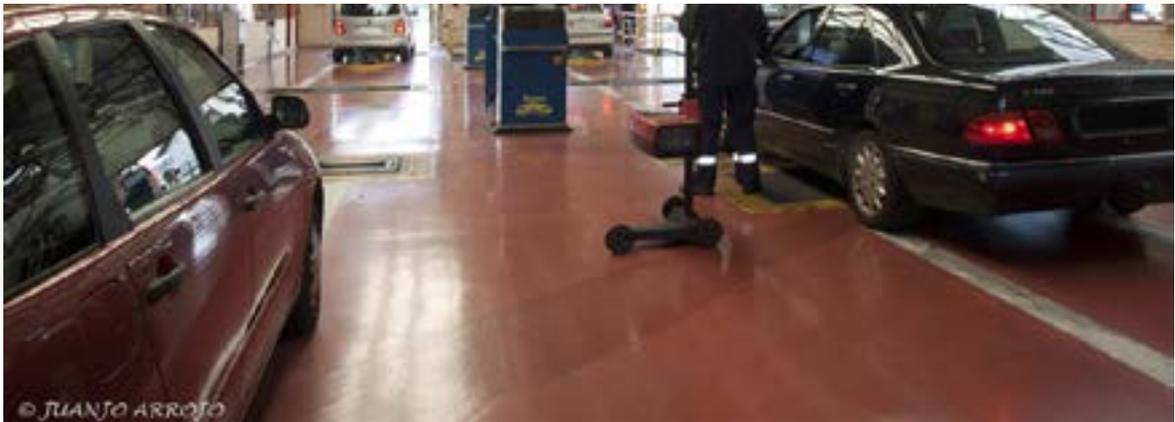


Project funded by the
European Union

En conséquence, il incombe à l'autorité compétente de définir un processus de certification technique à l'usage des centres de contrôle agréés. En ce qui concerne la désignation d'un réseau de centres de contrôle technique périodique, voir le paragraphe 4.1 ci-après.

4.1 DÉSIGNATION D'UN RÉSEAU DE SERVICES TECHNIQUES POUR EFFECTUER LES TESTS OBLIGATOIRES

Pour obtenir le certificat technique, les véhicules doivent satisfaire aux essais et aux contrôles spécifiés dans chaque Règle ONU. Les essais ne peuvent être menés que dans des centres de contrôle technique périodique préalablement agréés par l'Autorité nationale conformément aux prescriptions de l'Accord de 1997 (voir également la R.E.6). L'Accord prescrit notamment que ces centres de contrôle doivent être équipés du matériel nécessaire à la conduite des essais et que leur personnel doit posséder les compétences et les connaissances techniques leur permettant d'effectuer ces essais.



Type de centre de contrôle pour véhicules de passagers - Photo des installations réalisée avec la permission d'I'tvasa

Les centres de contrôle technique périodique désignés par les Parties contractantes pour remplir cette mission sur leur territoire peuvent appartenir à l'État, à un organisme public ou à une entreprise privée. Dans tous les cas, l'autorité compétente est responsable des activités des centres techniques et il lui incombe de vérifier qu'ils effectuent correctement les essais prévus par les Règles.

Le personnel du centre technique doit comprendre, en plus du directeur, des ingénieurs et des techniciens. Une équipe administrative est en outre nécessaire, et son effectif doit être proportionnel à la taille et aux besoins du centre.

La résolution R.E.6 contient des recommandations relatives : a) aux exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique ; b) aux exigences minimales concernant les compétences, la formation et la certification des inspecteurs ; c) aux dispositions et procédures concernant les organes de surveillance établis par les Parties contractantes.

Tous les centres PTI n'ont pas une forme rectangulaire - Photo réalisée avec la permission d'I'tvasa



4.2 MISE EN PLACE D'ATELIERS OU DE STAGES DE SPÉCIALISATION SUR L'ACCORD DE 1997

Même si l'Accord de 1997 ne prévoit pas d'ateliers ou de stages de formation pour les experts chargés d'appliquer les dispositions de l'Accord et des Règles ONU y annexées, il est souhaitable d'organiser des ateliers ou des stages de spécialisation pour former les différents acteurs qui prendront part à l'application et à l'exécution des dispositions de l'Accord de 1997 et des Règles ONU y annexées.

Les inspecteurs chargés du contrôle technique périodique doivent bénéficier d'une formation continue sur les innovations technologiques des nouveaux véhicules et sur la manière de les mettre à l'essai.

Des ateliers et des stages de formation doivent être organisés pour le personnel des services de contrôle technique périodique. Ces formations doivent porter essentiellement sur la conduite de la procédure administrative d'octroi du certificat technique. La section de la R.E.6 consacrée à la formation des inspecteurs donne des indications supplémentaires sur la formation et la certification des intéressés.

4.3 PROCÉDURES À SUIVRE

Les Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 définissent de façon détaillée les méthodes et procédures à suivre pour le contrôle technique périodique des véhicules. Les procédures définies par les deux Règles sont complétées par les dispositions de la résolution R.E.6.

4.4 CRÉATION D'UNE BASE DE DONNÉES FIABLE PERMETTANT DE CONNAÎTRE LA SITUATION DES VÉHICULES AU REGARD DU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE

Afin d'améliorer la sûreté des véhicules et de garantir que tous les véhicules en circulation dans le pays sont en règle au regard du contrôle technique périodique obligatoire, il est essentiel de créer une base de données nationale répertoriant tous les résultats des contrôles effectués. Tous les résultats du contrôle technique périodique, qu'ils soient positifs ou négatifs, doivent figurer dans cette base de données.

Tous les centres de contrôle technique doivent être interconnectés par l'intermédiaire de cette base de données, pour que chacun d'entre eux ait accès à l'historique de n'importe quel véhicule. La base de données doit être gérée par l'autorité nationale compétente, et la police routière doit y avoir accès pour vérifier que les véhicules sont en règle au regard du contrôle technique obligatoire.

L'Accord de 1997 rend obligatoire, pour chaque véhicule, le Certificat international de contrôle technique présenté à l'appendice 2 de l'Accord, mais il prévoit que les procès-verbaux de contrôle technique utilisés sur le territoire des Parties contractantes à l'Accord puissent être produits en lieu et place de ce certificat. Un modèle de ces procès-verbaux doit être communiqué au Secrétaire général pour l'information des Parties contractantes. On trouvera dans l'annexe du présent plan par étapes un lien renvoyant au site Web du WP.29, où figurent tous les certificats nationaux.



ÉTAPE 5 : APPLICATION

Lorsqu'un véhicule immatriculé dans un pays entre dans le champ d'application de la législation de ce pays relative au contrôle technique périodique, un certificat doit attester qu'il est en règle à cet égard.

5.1 ADOPTION OU MODIFICATION DE LOIS AUX FINS DES ACTIVITÉS D'APPLICATION

Les Parties contractantes appliquant l'Accord de 1997, par l'intermédiaire de leur autorité compétente, prennent en considération les aspects relatifs à l'application de l'Accord à leur niveau national respectif et définissent une stratégie d'application.

Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions de l'Accord de 1997.

Comme indiqué précédemment, l'application obligatoire d'une Règle ONU nécessite la prise d'une mesure juridique positive par la Partie contractante. En conséquence, l'une des premières modifications de la législation nationale consistera à rendre obligatoires les Règles que la partie aura choisi d'appliquer.

Les Règles annexées à l'Accord de 1997 étant appelées à intégrer de nouvelles dispositions et à évoluer en fonction des nouvelles technologies, il convient de mettre en place une procédure d'actualisation de la législation nationale permettant d'incorporer les références aux nouveaux amendements aux Règles adoptées par le WP.29 et entrées en vigueur.

5.2 MISE EN PLACE D'UNE FORMATION APPROPRIÉE

Les agents responsables de l'application de la législation doivent recevoir une formation leur permettant de comprendre les dispositions de l'Accord de 1997 et d'en assurer l'application.

Une telle formation pourra entre autres être dispensée sous forme de :

- Séminaires ;
- Démonstration sur site avec d'autres Parties contractantes disposant d'un système Contrôle Technique Périodique adéquat en vigueur.



Séminaire d'employés - Photo des installations réalisée avec la permission d'Itvasa



TABLEAU
RÉSUMÉ
DES ACTIONS
DES FEUILLES
DE ROUTE
CONCERNANT
L'ACCORD DE 1997



PRÉPARATION À L'ADHÉSION		ADHÉSION	MISE EN ŒUVRE		
ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3	ÉTAPE 4	ÉTAPE 5	
N°	ÉTAPES	DÉLAI D'EXÉCUTION	RESPONSABLE	OBSERVATIONS	
ÉTAPE 1 : Préparation à l'adhésion					
1.1	Coordination et responsabilités au niveau national	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
1.2	Coordination et supervision d'ensemble	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
1.3	Mise en place de l'autorité compétente	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
ÉTAPE 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion					
2.1	Étude de l'Accord de 1997, de la R.E.6 et de la législation nationale y relative	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État l'autorité compétente en matière de contrôle technique périodique/les experts du pays		
2.2	Détermination de la portée et de l'applicabilité de l'Accord de 1997 et des Règlements ONU qui lui sont annexés	Pendant la période de planification	Les plus hautes instances de l'État le coordonnateur national		
ÉTAPE 3 : Adhésion à l'Accord de 1997					
-	-	Après la période de planification	Les plus hautes instances de l'État		
ÉTAPE 4 : Mise en place d'un processus de certification de contrôle technique périodique					
4.1	Désignation d'un réseau de centres d'inspection habilités à effectuer les essais obligatoires	Dans les 3 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/ l'autorité compétente		
4.2	Mise en place d'ateliers ou de stages de spécialisation sur l'Accord de 1997	Dans les 6 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/ l'autorité compétente		
4.3	Procédures à suivre	Dans les 9 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/ l'autorité compétente		
4.4	Création d'une base de données fiable et accessible à toutes les parties	Dans l'année suivant l'adhésion	L'autorité compétente		
ÉTAPE 5 : Application					
5.1	Adoption ou modification de lois aux fins des activités d'application	Dans les 3 mois suivant l'adhésion	L'autorité législative		
5.2	Formation appropriée des agents responsables du contrôle	Dans les 6 mois suivant l'adhésion	Le coordonnateur national/ l'autorité compétente		



ANNEXES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

REMARQUE : L'ensemble des documents annexés au présent document ne sera disponible que dans la version électronique du plan par étapes. Il est également possible de les trouver sur le site Web de la CEE.

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

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997.html>

II. Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 :

http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html

III. Résolution R.E.6 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

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

IV. État de l'Accord de 1997 et des Règles ONU y annexées, et autorités nationales et centres de contrôle technique périodique

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_stts.html

Les informations relatives à l'état de l'Accord de 1997 comprennent, outre le statut proprement dit de l'Accord et des Règles ONU correspondantes :

- (a) La liste des Parties contractantes à l'Accord de 1997 ;
- (b) La liste des pays signataires qui ne l'ont pas encore ratifié ;
- (c) Les notifications des Parties contractantes au sujet des autorités administratives et des services techniques ;
- (d) Les certificats nationaux de contrôle technique utilisés par les Parties contractantes en lieu et place du modèle de l'appendice 2 de l'Accord (conformément au paragraphe 4 de l'appendice 2 de cet instrument)

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_insp_certif.html

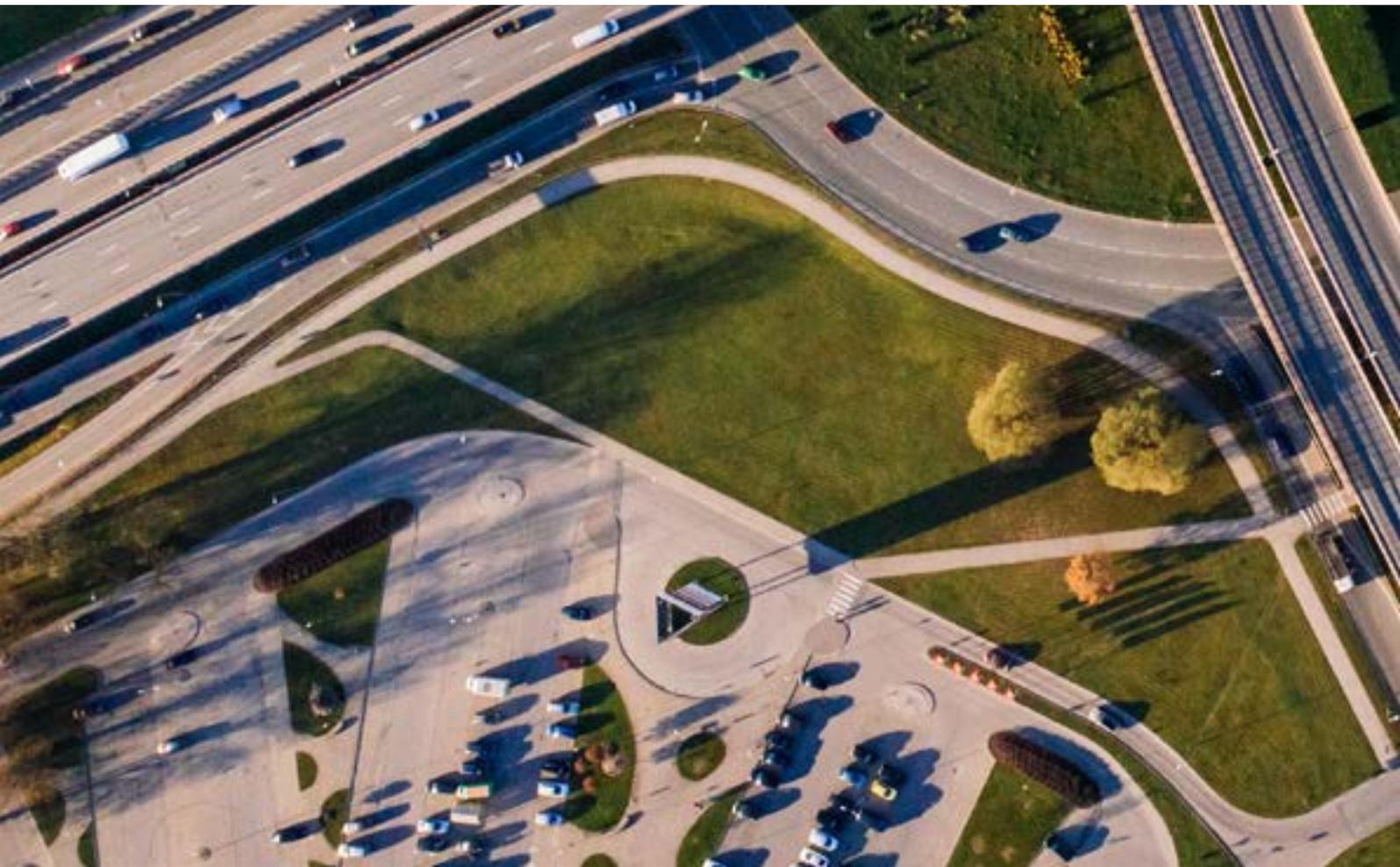


UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT

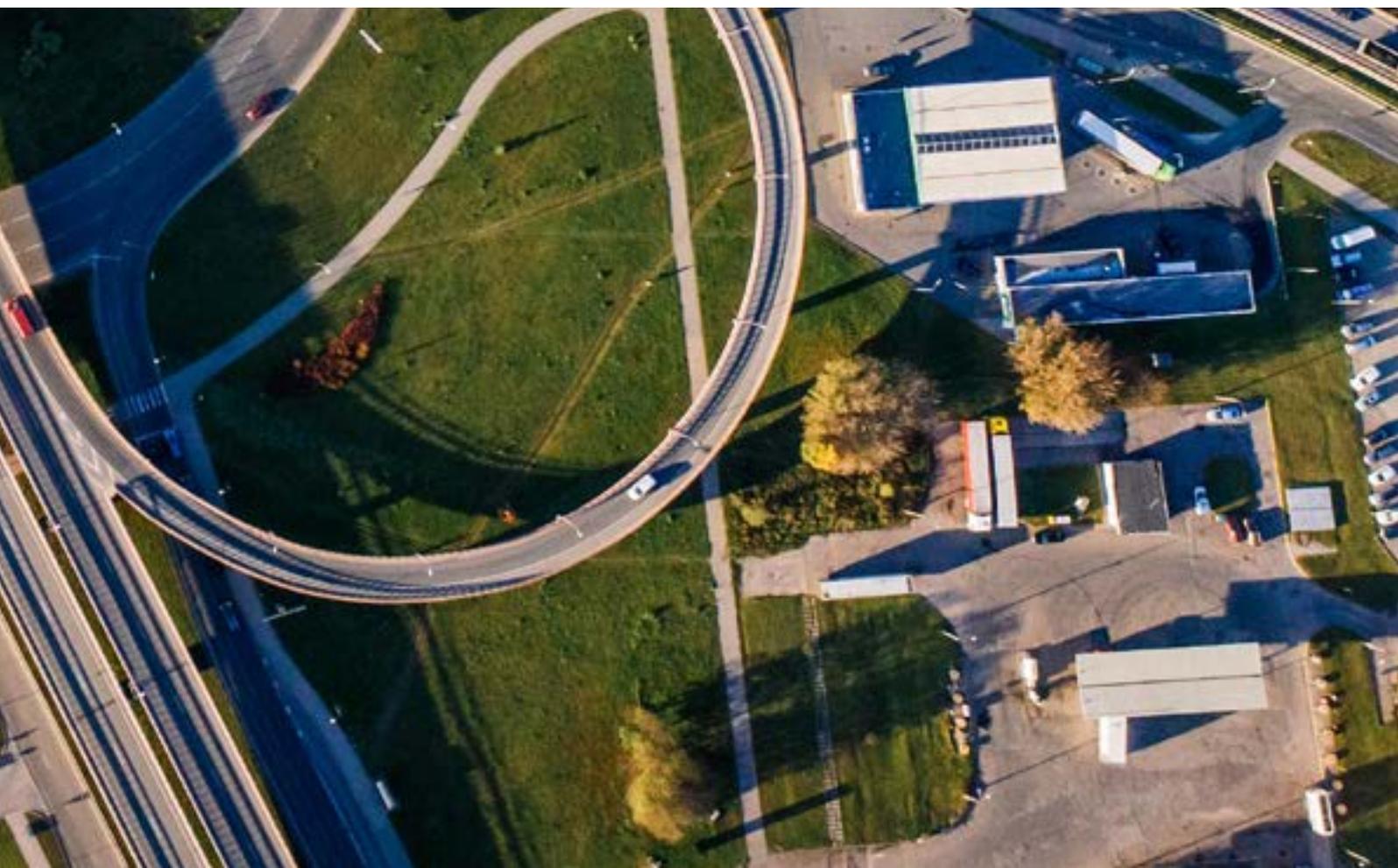


Project funded by the
European Union





UNECE-EU-EUROMED TRANSPORT SUPPORT PROJECT: FEUILLE DE ROUTE
POUR L'ADHÉSION ET LA MISE EN ŒUVRE
DES ACCORDS DE 1958 ET DE 1997 DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES



POUR DES VÉHICULES PLUS SÛRS ET PLUS PROPRES

FEUILLE DE ROUTE

pour l'adhésion et la mise en œuvre des Accords
de 1958 et de 1997 de l'Organisation des Nations Unies



UNECE

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded by the
European Union