



**Allocution de bienvenue par
Son Excellence Alex van Meeuwen**

**Ambassadeur de la Belgique
et Président de la Commission économique
des Nations Unies pour l'Europe, à l'occasion du**

**50ème anniversaire de l'Accord concernant l'adoption de
prescriptions techniques uniformes applicables aux
véhicules à roues, aux équipements et aux pièces
susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à
roues et les conditions de reconnaissance réciproque des
homologations délivrées conformément à ces prescriptions
(Accord de Genève de 1958)**

**Genève, 26 juin 2008
Palais des Nations, Salle XII, 15h**

Monsieur le Président du Forum Mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, Mesdames et Messieurs, délégués du Forum Mondial et autres invités présents dans cette salle,

J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à cette table ronde organisée pour fêter le 50^{ème} anniversaire de l'Accord de 1958, et plus particulièrement pour analyser quelles sont les perspectives de l'Accord et de ses Règlements au niveau mondial, débattre de son efficacité passée, présente et future et de son apport considérable à l'amélioration de la sécurité routière et à la diminution des émissions de polluants.

Les occasions sont rares pour le Président de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe de s'adresser aux groupes de travail des organes sectoriels de la Commission, en l'occurrence du Comité des transports intérieurs, et je profite donc de celle qui m'est donnée pour rappeler brièvement le cadre dans lequel cet Accord pour développer des règlements pour les véhicules a été élaboré.

La Commission économique pour l'Europe est la première des cinq commissions régionales à avoir été créée par le Conseil économique et social de l'ONU, à la demande de l'Assemblée générale.

Elle a été créée en 1947 et avait pour mandat principal initial de prendre des mesures afin de faciliter une action concertée pour la reconstruction économique d'une Europe dévastée par la seconde guerre mondiale. Elle devait contribuer au relèvement du niveau de l'activité économique européenne, maintenir et renforcer les relations économiques des pays de l'Europe, tant entre eux qu'avec les autres pays du monde.

A cette fin, la Commission avait établi un certain nombre d'organes subsidiaires travaillant dans différents secteurs: commerce, industrie, énergie, statistiques, analyse économique et bien entendu transport.

Le Comité des transports intérieurs s'est montré très vite l'un des organes les plus actifs de la Commission. Il est en effet difficile d'imaginer la reconstruction économique d'une mosaïque de pays si proches géographiquement les uns des autres sans mettre en place un cadre juridique et normatif pour un système cohérent de communications et de transports qui permette une circulation des marchandises et des personnes, indispensable au commerce international. Il fallait toutefois, pour permettre ce développement des transports, que ce système gagne la confiance de tous les pays concernés. Il ne s'agissait donc pas seulement de développer le commerce, mais aussi de s'assurer que tous les transports internationaux puissent s'effectuer en toute sécurité.

Il est tout à fait remarquable de noter que, sur les 67 traités internationaux dans le domaine des transports dont le Secrétaire général de l'ONU est dépositaire aujourd'hui, une bonne trentaine avait déjà été élaborée à la fin des années 50 dans les domaines des douanes et du transport routier, dont pas moins de 20 directement sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe. Le Comité des transports intérieurs assure actuellement le suivi de 57 de ces 67 conventions et accords.

Il est assez frappant de constater que les conventions élaborées dans les années 1950 demeurent d'actualité. Elles continuent de constituer des instruments juridiques indispensables au développement économique de l'Europe au sens large du terme et des pays qui l'entourent, car le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires ont su les faire évoluer pour tenir compte du progrès technique, de la globalisation, de la politique internationale, etc.

Je me contenterai de citer les diverses conventions et accords relatifs à la circulation et à la signalisation routières ; la Convention TIR dans le domaine douanier ; l'Accord ADR pour le transport international routier des marchandises dangereuses; et bien sûr, le sujet du jour, l'Accord de 1958 pour les Règlements concernant la construction des véhicules et ses conditions d'homologation et de la reconnaissance réciproque de ces homologations.

Je souhaiterais ajouter quelques mots, non plus en tant que Président de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, mais en tant que Représentant permanent de la Belgique. La Belgique est un pays qui se trouve à la croisée des chemins entre de nombreux pays européens et non-européens. Elle possède l'un des plus grands ports européens, Anvers, et un réseau routier, ferroviaire et de voies navigables très développés. Le transport routier, qui est parfois fort décrié à cause des nuisances qu'il entraîne, n'en demeure pas moins un élément essentiel dans la chaîne du transport multimodal puisqu'il intervient presque toujours, soit au départ des marchandises, soit comme maillon entre modes de transport, ou à l'arrivée pour la livraison finale, sans oublier le transport des personnes, en assurant leur mobilité en sécurité. De ce point de vue, les travaux du Comité des transports intérieurs sont également remarquables, puisque tout a toujours été mis en œuvre pour assurer, grâce à la coopération avec de nombreuses autres organisations, la compatibilité de tous les systèmes de transport et des règlements applicables aux différents modes de transport y compris les Règlements pour les véhicules.

S'il est besoin de souligner l'importance qu'accorde la Belgique à cet instrument, je dirai simplement que la Belgique a participé à la première session du Groupe de Travail sur la Construction des Véhicules, ancien nom du Forum Mondial, du 10 au 13 février 1953. L'Accord de 1958 a été conclu le 20 mars 1958 et est entré en vigueur le 20 juin 1959. La Belgique était le sixième pays à le signer, le 5 septembre 1959 et aujourd'hui applique tous les 126 Règlements en vigueur.

Permettez moi de mentionner également un autre anniversaire. Le 25 juin 1998 un autre Accord, l'Accord global pour le développement des règlements techniques mondiaux, fut ouvert à la signature ici même, au Palais des Nations pendant la cent-cinquième session du WP.29. Cet Accord de 1998, connu aussi comme l'Accord parallèle, et l'Accord de 1958 sont complémentaires. En effet, les prescriptions techniques des règlements doivent être similaires, mais les prescriptions administratives pour l'homologation, sa reconnaissance mutuelle et pour le contrôle de la production sont une exclusivité de l'Accord de 1958.

Je pense avoir été assez long et je voudrais maintenant laisser la parole à celles et ceux qui sont bien plus spécialistes de cet Accord que je ne le suis.

Pour terminer, je tiens à remercier les différents intervenants à cette table ronde, qu'ils viennent non seulement des Etats membres de la CEE, mais aussi d'autres continents, comme il correspond à un vrai Forum Mondial, ainsi qu'aux intervenants d'organisations non gouvernementales qui ont bien voulu contribuer à cet évènement.
