

## **INTERVENTION DE B. GAUVIN POUR LE 50<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'ACCORD DE GENEVE DU 20 MARS 1958**

Je remercie tout d'abord ceux qui ont pris l'initiative de célébrer cet anniversaire et qui ont contribué à organiser la manifestation,

Cette célébration est l'occasion de sortir un moment de la routine de la gestion de l'accord de 1958, qui constitue une partie importante de l'ordinaire des réunions du WP29, et de dresser un bilan de ces cinquante années d'existence de l'accord, d'en illustrer les qualités et les mérites, et de jeter un oeil prospectif sur l'avenir,

Dès le début de sa mise en oeuvre l'accord de 1958 s'est avéré être une réussite, parce qu'il y a pu répondre, de façon efficace et pragmatique, aux besoins des gouvernements, des industriels et des usagers. Cette réussite est d'abord due à la qualité intrinsèque de l'accord, dont les dispositions juridiques permettaient :

- d'établir facilement les règlements nouveaux pour un système de parrainage simplifié
- de poser le principe de l'harmonisation optionnelle : le signataire d'un règlement n'était pas obligé de remplacer sa réglementation nationale par le règlement annexé à l'accord de 1958, il pouvait faire coexister les deux systèmes
- d'offrir l'avantage de la reconnaissance mutuelle des homologations.

La réussite de l'accord est aussi liée aux avantages institutionnels du WP29 et à la qualité de son fonctionnement. Le WP29 était à l'époque une création originale qui permettait de rassembler, dans le cadre institutionnel très souple de l'Organisation des Nations Unies, toutes les parties concernées par la réglementation technique automobile : gouvernements, constructeurs et équipementiers, organisations représentatives des usagers et des consommateurs. Toutes ces parties concernées ont été capables de mettre en commun leur expertise et d'accepter, de façon constructive, les contraintes de l'harmonisation européenne sans se crisper sur les traditions administratives nationales et sur les règlements nationaux existants.

Il était donc légitime que la réussite de l'accord de 1958 eût des retombées positives sur le WP29 et contribuait à ce que la réputation du travail du WP29 débordât progressivement du cadre européen. En effet les travaux découlant de l'accord de 1958 s'effectuaient, non dans un huis clos des seules parties contractantes, mais de façon transparente devant et avec la participation les ONG qui sont presque toutes de dimension mondiale et de certains gouvernements dont notamment les USA et le Japon.

C'est ainsi qu'il a été possible, entre 1989 et 2000 :

- de moderniser les structures de l'accord de 1958 et d'ouvrir l'adhésion à tous les pays non européens et à l'UE
- de bâtir l'accord de 1998, dont la structure plus souple et moins contraignante permettait plus facilement l'adhésion de certains pays dont la participation au concert mondial était unanimement souhaitée
- de faire du WP29 le Forum mondial de l'harmonisation des réglementations automobiles.

Je considère comme un honneur, et comme la grande chance de ma vie professionnelle d'avoir pu guider et accompagner cette évolution dont l'aboutissement a nécessité douze années de clairvoyance et de persévérance collectives qui ont été largement récompensées par le résultat obtenu.

L'accord de 1958 est aujourd'hui un quinquagénaire plein de vigueur. Sa vitalité technique se traduit par l'adoption chaque année d'une soixantaine d'amendements qui permettent d'adapter les quelque 126 règlements existants au progrès de la technique, au développement de nos connaissances scientifique et à l'évolution des exigences politiques et sociales. Sa vitalité administrative se traduit par l'arrivée régulière de nouvelles parties contractantes et par le développement des adhésions aux règlements existants. En outre, l'expérience récente a mis en évidence la complémentarité entre les deux accords de 1958 et de 1998, dont la gestion est assurée de façon parallèle et équilibrée par le WP29.

L'attractivité de l'accord de 1958 a été récemment confirmée de deux façons :

- par le travail d'explication mené par le JASIC en Asie, et je me félicite de l'intervention que fera dans quelques instants le représentant du JASIC. Grâce à ce travail du JASIC, notre secrétaire Juan RAMOS a eu l'occasion de détailler le fonctionnement du WP29 et de l'accord de 1958 en Indonésie il y a deux ans et en Inde l'année dernière,

- par les conclusions du programme communautaire CARS 21 qui font de la référence aux règlements de Genève, et en particulier aux règlements annexés à l'accord de 1958, la voie royale du processus réglementaire communautaire.

Pour l'avenir et la vitalité de l'accord de 1958, il me semble important qu'il continue à remplir sa mission originelle pour les pays européens et l'Union européenne, et aussi qu'il étende son audience vers un toujours plus grand nombre de pays des autres continents. L'expérience positive des années récentes peut nous rendre optimistes sur le développement de l'accord dans les prochaines années ; elle a aussi permis d'identifier deux possibles écueils: le risque d'un comportement hégémonique de l'Union européenne, dont le bloc monolithique du 27 voix ne doit pas faire obstacle à la recherche du consensus avec toutes les parties contractantes, et le risque d'un manque de rigueur dans la délivrance des homologations, qui pourrait conduire à réunir le principe fondamental de reconnaissance réciproque. Je suis confiant sur notre capacité collective à éviter ces deux écueils et à poursuivre le développement de l'accord.