



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de la sécurité routière****Quatre-vingt-septième session**

Genève, 25-29 septembre 2023

**Rapport du Forum mondial de la sécurité routière  
sur sa quatre-vingt-septième session****I. Participation**

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-septième session à Genève, du 25 au 29 septembre 2023, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Des représentants des États membres de la CEE ci-après ont participé à la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse.
2. Les États non membres de la CEE ci-après étaient aussi représentés : Bahreïn, Brésil, Égypte, Émirats arabes unis, Inde, Japon, Liban, Maroc, République de Corée, Tunisie et Zimbabwe. L'État de Palestine était représenté en tant qu'observateur.
3. Des représentants des organismes des Nations Unies et les organisations non gouvernementales ci-après ont également participé à la session : Union internationale des télécommunications (UIT), Organisation mondiale de la Santé (OMS), American Automotive Policy Council, Conseil européen de la sécurité des transports, Fédération internationale de l'automobile (FIA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Fédération internationale des piétons (FIP), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports et Politecnico de Milan.
4. Des représentants des établissements universitaires et des organismes du secteur privé ci-après étaient également présents : Agence autrichienne pour le développement (ADA/OXA), Adel Easa Alyousifi, ANAS-Gruppo, Automotive Coalition for Traffic Safety, British Standards Institution, ITS Japan, Massachusetts Institute of Technology, Université de Birmingham, Université de Caroline du Sud (États-Unis), Université de Nottingham, Université de Newcastle, Université de Bologne (Italie), Université Bar-Ilan (Israël) et ZE-Drive.



## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

5. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/184). Il a pris note des documents informels n° 1 et n° 8, qui contiennent, respectivement, un calendrier provisoire de la session et une liste des orateurs chargés de présenter des exposés au titre de différents points de l'ordre du jour.

M. D. Crocco (responsable des relations avec les organisations internationales à l'ANAS S.p.A. et Premier délégué et Secrétaire général du Comité national italien de l'Association mondiale de la route (AIPCR)) a prononcé un discours liminaire dans lequel il a attiré l'attention sur de nombreuses recommandations en matière de sécurité routière figurant dans un document de position récent de l'AIPCR, dont l'ANAS – Gruppo Ferrovie dello Stato (chemins de fer italiens) était membre. La Présidente a félicité M. Crocco pour son discours instructif.

## **III. Activités présentant un intérêt pour le Forum mondial (point 2 de l'ordre du jour)**

6. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a informé le WP.1 de ses travaux et des résultats de ses projets. En 2023, ces projets avaient notamment été consacrés aux systèmes de soins d'urgence dans les Amériques et à la sécurité des trajets pour les ouvriers cambodgiens. La troisième édition de la campagne « moments 2Live4 » avait également été lancée. Le secrétariat du Fonds a demandé aux Parties contractantes de contribuer à cette campagne.

7. Le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière a fait le point sur les récentes activités de l'Envoyé spécial en matière de promotion de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies. Les priorités pour 2023-2024 étaient notamment les suivantes : accroître la visibilité des enjeux de la sécurité routière au niveau mondial ; renforcer les partenariats avec les organismes d'intégration régionale ; promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies, y compris la norme relative aux casques ; mettre davantage en avant la sécurité routière en l'inscrivant dans le cadre de la transition verte, de la transition numérique et des initiatives relatives aux questions de genre et aux villes ; favoriser la mobilisation de fonds et l'établissement de partenariats en faveur de la sécurité routière ; donner aux questions de sécurité routière un rang de priorité plus élevé au sein du système des Nations Unies et harmoniser les mesures y relatives.

8. Les délégations des États et les organisations internationales ont eu la possibilité de communiquer par écrit des informations sur les activités et initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière, concernant notamment les modifications qui avaient récemment été apportées ou qu'il était prévu d'apporter à la législation sur la circulation routière et les manifestations qui se dérouleraient avant la session suivante du WP.1. Aucune contribution écrite n'a été reçue.

## **IV. Recommandations et décisions du Comité des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Stratégie du Comité des transports intérieurs**

9. En application de l'obligation qui lui est faite de présenter un rapport périodique sur l'application de la stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI), le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1, y a apporté des modifications et a demandé au secrétariat d'en communiquer la version révisée au secrétariat du CTI. À la prochaine session, le secrétariat présenterait ce document en vue de son adoption officielle.

## **B. Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030**

10. En février 2023, le CTI a pris note du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 (ECE/TRANS/2023/7) et a invité les groupes de travail concernés à soumettre à son secrétariat, au cours de l'année 2023, leurs premières contributions. Le WP.1 s'est donc attelé à cette tâche à sa quatre-vingt-septième session en examinant le document informel n° 2. À l'issue de ses débats, il a décidé, compte tenu de la complexité du travail à effectuer, de créer un groupe informel chargé d'élaborer sa contribution. Le groupe, qui était ouvert à tous les représentants des États, était actuellement composé de la présidence, de la Belgique, du Canada et du Royaume-Uni. Il était chargé d'établir un projet de document qui serait examiné à la session suivante du WP.1 (mars 2024). Dans l'intervalle, la présidence présenterait un compte-rendu des travaux du groupe à la session de février 2024 du CTI.

## **C. Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs**

11. À sa session de 2023, le CTI avait prié le secrétariat d'élaborer une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques des Nations Unies. Comme suite à cette demande, le WP.1 a recommandé, à sa quatre-vingt-septième session, que la stratégie prenne en compte la contribution des mesures de sécurité routière à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Les engins de déplacement personnel et les progrès technologiques en matière de mobilité urbaine devraient également être pris en compte. Le WP.1 a demandé à la Présidente de fournir des informations plus détaillées à ce sujet au secrétariat du CTI.

## **D. Harmonisation de certaines dispositions des mandats des groupes de travail**

12. À sa dernière session, le CTI a recommandé aux groupes de travail qui travaillaient encore sur leur mandat et leur règlement intérieur de prendre en considération le « Projet de recommandations pour l'harmonisation de certaines dispositions des mandats des groupes de travail du CTI » (ECE/TRANS/2023/4/Rev.1, annexe II). Le WP.1 a continué de réfléchir à la manière de prendre en compte ces recommandations.

## **E. Examen des mandats par le comité sectoriel dont relèvent les Groupes de travail**

13. À l'invitation de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables, la Présidente et le secrétariat ont établi un document sur la base de l'annexe II de la lettre adressée à la Présidente (document informel n° 3). À l'issue de ses débats, le WP.1 a élaboré sa contribution en utilisant le modèle figurant à l'annexe II. Il a demandé à la Présidente de soumettre ce document au secrétariat du CTI en tant que contribution du Forum mondial.

## **F. Révision du mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés**

14. À sa dernière session, le CTI avait recommandé au WP.1 de réexaminer le mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés. Le WP.1 a examiné cette recommandation sur la base du document informel n° 5 (soumis par le Canada, le Japon et les États-Unis) et du document informel n° 11 (soumis par l'Allemagne, la Finlande, le Royaume-Uni et la Suède). Après discussion, il a demandé que le Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés s'emploie à fusionner ces deux documents à sa session de novembre 2023 en vue de lui soumettre un texte consolidé en mars

2024. La Présidente a précisé que les paragraphes 11 et 12 du mandat actuel autorisaient des représentants de l'industrie automobile et d'autres acteurs du secteur privé à participer aux réunions du Groupe (sur invitation de la présidence de celui-ci).

## **V. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules**

15. À sa dernière session, le WP.1 avait adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.3, qui contenait une série de propositions d'amendements aux articles 25 bis et 32 ainsi qu'aux annexes 1 et 5 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le secrétariat a informé le WP.1 de la publication de la notification dépositaire C.N.138.2023 (datée du 9 août 2023) communiquant ces propositions d'amendements à toutes les Parties contractantes.

### **B. Permis de conduire**

16. À sa quatre-vingt-septième session, le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2023/1 (proposition relative aux permis de conduire soumise par l'ISO à sa demande) ainsi que de la version révisée de celui-ci (document informel n° 14). Il a décidé de poursuivre l'examen de ces deux documents à sa session suivante. Il a encouragé le groupe informel d'experts des permis de conduire, dirigé par le Royaume-Uni, à poursuivre ses travaux. Le groupe informel a été invité à travailler sur les deux documents en tenant compte des commentaires des participants à ses travaux, et à rendre compte des progrès accomplis à la session suivante. Le groupe informel était ouvert à tous les représentants qui souhaitaient participer à ses travaux.

17. La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) a présenté un exposé dans lequel elle a proposé la création d'un registre électronique des organismes habilités à délivrer des permis de conduire internationaux (document informel n° 12). Le WP.1 a pris note de la proposition. La FIA n'a pas fourni de liste actualisée des organismes habilités à délivrer des permis de conduire internationaux sur la base du document informel n° 2 (mars 2023) et du document ECE/TRANS/WP.1/2022/1/Rev.1. Les informations actualisées devraient être fournies à la session suivante.

18. La Commission internationale des examens de conduite (CIECA) a présenté un exposé sur l'importance de la mise en place de systèmes de formation à la conduite et d'examen de conduite efficaces. Le WP.1 a remercié la CIECA pour son exposé instructif.

19. Le groupe informel d'experts (Fédération européenne des auto-écoles (EFA), American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) et FIA) ferait le point sur l'état d'avancement de l'initiative relative aux permis de conduire numériques sur téléphone mobile à la session suivante.

### **C. Activités à distance liées à la conduite**

20. Le WP.1 a examiné le document informel n° 7 (soumis par l'Allemagne, la Finlande et le Royaume-Uni) relatif aux questions de sécurité liées à la télégestion des véhicules automatisés qui ne nécessitaient pas la présence d'un conducteur humain à l'intérieur du véhicule. Le document a été présenté et des observations préliminaires ont été formulées. Les membres du WP.1 ont été invités à adresser des observations par écrit aux auteurs.

21. La Présidente et le secrétariat ont été priés d'étudier la possibilité d'organiser une session extraordinaire du WP.1 consacrée aux activités à distance liées à la conduite, sur la base du document informel n° 7. Cette session extraordinaire, si elle avait lieu, devrait également porter sur le point 4 b) de l'ordre du jour, sur la base du document ECE/TRANS/WP.1/2023/1.

22. En outre, une table ronde sur la télégestion à distance a été organisée. Parmi les orateurs invités figuraient des représentants de la British Standards Institution, du Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (Allemagne), de l'Université de Nottingham, de l'Université de Newcastle et de Remoted (Finlande). Le WP.1 a remercié les intervenants pour leurs précieuses contributions, ainsi que la Finlande, l'Allemagne et le Royaume-Uni pour l'organisation de la table ronde.

## **VI. Questions clés pour la circulation routière de demain (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Facteurs humains et conduite automatisée**

23. Le WP.1 a poursuivi ses travaux sur cette question dans le cadre de l'examen du document informel n° 11 (septembre 2021), en s'attachant à élaborer des principes clés relatifs à la sécurité des véhicules automatisés et aux besoins des humains. Le document informel n° 9 (soumis par le Canada) a été présenté à la quatre-vingt-septième session. Le WP.1 a remercié les auteurs de ce document informel et a accueilli favorablement la proposition de la Finlande de poursuivre son examen dans le cadre d'une réunion virtuelle avant la session suivante. La Présidente du WP.1 a invité les participants à assister à la réunion virtuelle et à présenter des observations écrites avant la session suivante.

24. ITS Japan a présenté un exposé sur l'acceptation sociale responsable et l'ANAS a présenté un exposé sur l'expérience du secteur privé italien dans le développement de la technologie de conduite autonome.

### **B. Signaux optiques ou sonores des véhicules munis de systèmes d'aide à la conduite ou de systèmes de conduite automatisés**

25. Le Massachusetts Institute of Technology Age Lab a présenté un exposé sur la détection de l'état d'automatisation par les agents de la force publique. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction l'exposé, qui éclairait la question des signaux optiques ou sonores des véhicules munis de systèmes d'aide à la conduite ou de systèmes de conduite automatisés, signaux servant à indiquer l'état du véhicule et à signaler les prochaines manœuvres qu'il allait effectuer. Il maintiendrait ce point à son ordre du jour.

### **C. Circulation routière du futur : enjeux et perspectives dans les villes**

26. Le WP.1 a accueilli avec intérêt trois exposés, présentés par OXA, ZeDrive et la Communauté de Loano, sur les tendances qui façonneraient la circulation routière à l'avenir.

## **VII. Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (point 6 de l'ordre du jour)**

27. Les deux vice-présidents du Groupe d'experts, qui participaient à la session en qualité de coprésidents en raison de l'absence de longue durée de la Présidente, ont informé le WP.1 des débats en cours au sein du Groupe d'experts, des résultats obtenus et des progrès d'ensemble réalisés à ce jour, en se concentrant sur la dernière session, tenue en mai 2023. Le document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2 (en particulier son annexe) donnait une vue d'ensemble complète des activités menées par le Groupe d'experts à ce jour. Celui-ci s'était employé récemment, en réponse à la demande du WP.1, à appliquer de manière complète et cohérente la décision de février 2023 du CTI (paragraphe 23 du document informel n° 6/Rev.5). Les coprésidents ont également informé le WP.1 que la session suivante du Groupe d'experts se déroulerait le 30 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre. Enfin, ils ont remercié

tous les participants aux activités du Groupe d'experts pour leur travail coopératif et constructif.

28. Les deux vice-présidents du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés ont initialement demandé que le mandat du Groupe d'experts, qui lui avait été conféré par le CTI, soit prolongé de deux ans et demi. Tandis que l'Allemagne, la France, la Finlande, le Luxembourg, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède ont appuyé cette demande, le Canada, les États-Unis d'Amérique et le Japon ont demandé à en savoir plus sur les raisons pour lesquelles une prolongation était nécessaire et se sont opposés à la demande de prolongation en l'absence d'informations supplémentaires.

29. Dans un souci de compromis, les vice-présidents ont proposé que le mandat soit prolongé jusqu'en juin 2025. Cette prolongation donnerait au Groupe d'experts suffisamment de temps pour : i) achever l'évaluation évoquée dans la décision du CTI de février 2023 (paragraphe 23 du document informel n° 6/Rev.5) ; ii) en présenter les résultats au WP.1 avant l'expiration du mandat actuel.

30. Le WP.1 a soutenu la proposition de demander une prolongation de la durée du mandat jusqu'en juin 2025 afin que le Groupe du travail puisse mener à bien les tâches qui lui avaient été assignées dans la décision du CTI de février 2023 et de rendre compte des résultats de ses travaux. Le WP.1 a prié la Présidente d'informer le CTI de cette demande en 2024.

## **VIII. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 7 de l'ordre du jour)**

31. La Belgique, qui assurait la présidence du groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière, a informé le WP.1 de l'avancement de l'élaboration de trois documents officiels (ECE/TRANS/WP.1/2023/2, ECE/TRANS/WP.1/2023/3, ECE/TRANS/WP.1/2023/4) regroupant les propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 et au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen. À ce jour, les trois documents avaient été traduits et étaient disponibles sur la page web du WP.1.

32. Le Président du groupe d'experts informel intergouvernemental a présenté le document informel n° 10, dans lequel le groupe formulait des propositions en vue de l'ajout éventuel de deux nouvelles dispositions dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2. Après avoir examiné le point « A », le WP.1 a approuvé l'ajout d'une phrase modifiée, libellée comme suit : « La fin d'une piste cyclable obligatoire (fin d'un chemin obligatoire pour piétons, fin d'un chemin obligatoire pour cavaliers, fin d'un chemin ou d'une piste obligatoire pour deux catégories d'usagers de la route, fin d'un chemin ou d'une piste obligatoire pour deux catégories d'usagers de la route, avec circulation mixte) peut être indiquée. ». Cette phrase devait être insérée en tant que deuxième paragraphe dans la description des signaux D-04.2, D-04.4, D-04.6, D-05.2 et D-05.4. Le point « B » du document informel n° 10 a été appuyé uniquement par la Finlande, la Norvège et la Suède. En conséquence, le WP.1 a décidé de ne pas l'approuver.

33. En outre, le WP.1 a décidé d'inclure dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2 une disposition indiquant qu'une période de transition de 15 ans était nécessaire pour appliquer les modifications apportées à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (sur le modèle de l'article 3 de la Convention). Il a également estimé que le groupe d'experts informel intergouvernemental pouvait prendre en considération les travaux du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables dans l'élaboration de toute recommandation visant à ajouter de nouveaux panneaux de signalisation dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

34. Le document informel n° 6 soumis par le Danemark n'a pas été formellement présenté en raison de l'absence de son auteur. Toutefois, certaines parties de ce document ont été intégrées au document informel n° 10.

35. Par manque de temps, le Président du groupe d'experts informel intergouvernemental n'a pas informé le WP.1 des travaux réalisés par le groupe sur les nouveaux signaux à ajouter à la Convention de 1968. Le document informel n° 10 contient des informations à ce sujet.

36. Le secrétariat a informé le WP.1 qu'une fois que les propositions d'amendement auraient été adoptées par le Forum mondial, la version électronique de la Convention (e-CORRS) serait mise à jour avec l'ajout des dispositions juridiques pertinentes.

37. Le président de la Collaboration sur les normes de communication pour les systèmes de transport intelligents de l'UIT a présenté un exposé sur la création d'un répertoire électronique des règles de circulation liées à la conduite qui n'étaient pas représentées par une signalisation physique. Le WP.1 a pris note de la proposition.

## **IX. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Approche systémique de la sécurité**

38. Le WP.1 a examiné et approuvé les documents ECE/TRANS/WP.1/2022/5/Rev.2 et ECE/TRANS/WP.1/2023/5 en tant que contributions respectives de la Suède et de la Finlande à la R.E.1. Le WP.1 a poursuivi le débat sur les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents, entamé à la session précédente. Le Canada a informé le WP.1 de la mise en place d'une plateforme consacrée aux enseignements à retenir et aux meilleures pratiques dans ce domaine. L'Allemagne, les États-Unis, le Japon et la Suède avaient participé à la première réunion de la plateforme, qui serait suivie d'autres réunions en 2023 et 2024. Le Canada rendrait compte au WP.1 de l'état d'avancement de cette initiative. Le WP.1 a accueilli avec intérêt l'exposé et poursuivrait l'examen de la question à sa session suivante.

### **B. Contribution au Programme 2030 : cibles 3.6 et 11.2**

39. À sa dernière session, le WP.1 avait réfléchi, sur la base du document informel n° 6 (mars 2023), à la perspective à adopter concernant le fardeau à long terme des traumatismes « mineurs et modérés » dus aux accidents de la circulation (en plus des blessures plus graves qui mettaient la vie en danger), ainsi qu'aux autres mesures à appliquer en complément de cette approche. À la quatre-vingt-septième session, la Présidente a décidé que cette question pourrait s'inscrire dans le cadre des travaux du groupe informel d'experts chargé de préparer les contributions du WP.1 au Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030.

40. La Présidente a indiqué que les représentants du groupe Imola Living Lab avaient présenté un exposé sur les mesures de mobilité durables, inclusives, favorables à la sécurité et susceptibles d'être reproduites que le groupe élaborait et appliquait de manière cohérente avec le programme du WP.1.

41. Le WP.1 a décidé que la question importante de la conduite sous l'empire des drogues ou de l'alcool en tant que facteur d'insécurité routière resterait à l'ordre du jour et serait examinée plus avant à la session suivante.

### **C. Engins de déplacement personnel et autres engins facilitant une mobilité durable et inclusive**

42. Le représentant de la Lituanie a informé le WP.1 des changements législatifs intervenus dans le domaine des engins de déplacement personnel et l'a invité à continuer de communiquer de nouvelles informations afin d'établir une version révisée du document informel n° 4/Rev.1 (mars 2022). À la suite de l'exposé présenté par le Politecnico de Milan, les participants au WP.1 ont échangé leurs points de vue sur les possibilités, les risques et les enjeux que soulevaient les engins de déplacement personnel en matière de sécurité routière.

## **X. Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial (point 9 de l'ordre du jour)**

43. Le WP.1 a poursuivi l'examen de son règlement intérieur sur la base du document informel n° 4. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante.

## **XI. Dialogue mondial et contribution au renforcement des capacités en matière de sécurité routière : accent mis sur les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire (point 10 de l'ordre du jour)**

44. Le WP.1 a approuvé le document ECE/TRANS/WP.1/2022/6/Rev.1, dans lequel étaient recommandées des mesures et des orientations à considérer face aux problèmes de sécurité routière liés aux modes de transport non réglementés. Il espérait que ce document servirait de base aux travaux futurs dans ce domaine.

45. Dans le cadre d'une série d'exposés, le WP.1 a débattu de la meilleure façon de contribuer à la mise en place nécessaire d'un programme de renforcement des capacités en matière de sécurité routière dans les régions où le nombre de blessés sur les routes était encore très élevé. À cette fin, des étudiants de master de l'Université de Birmingham (Royaume-Uni) ainsi que des représentants de l'Université catholique (Italie) ont fait part de leur analyse et de leurs approches s'agissant notamment des enjeux de la sécurité routière dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire. Des représentants de l'Université Bar-Ilan ont présenté un exposé sur les aspects sociaux et démographiques de l'usage des routes par les humains dans le contexte du progrès technologique des véhicules.

46. Des représentants de pays participant au Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports (Projet EuroMed) ont communiqué des informations sur les mesures et les priorités stratégiques en matière de sécurité routière récemment adoptées dans leurs pays respectifs, en particulier sur les moyens d'améliorer la collecte de données de qualité sur la sécurité routière. Des représentants de l'Égypte, du Liban, du Maroc, de la Tunisie et de l'État de Palestine étaient présents. Un expert en données de sécurité routière du Projet EuroMed et un représentant de l'OMS ont présenté des exposés, le premier sur l'amélioration des systèmes de collecte de données sur les accidents de la route et le partage des données dans la région couverte par le Projet EuroMed, et le second sur le soutien aux améliorations des systèmes de données relatives à la circulation routière.

47. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction les exposés présentés pendant la session, en particulier la détermination des étudiants à améliorer la sécurité routière dans le monde.

48. L'Institute of Road Traffic Education a fourni des informations sur les enjeux de la sécurité routière en Asie du Sud-Est. Il a également fourni des informations sur la manifestation de lancement et la réunion de travail de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière, qui auraient lieu à New Delhi (Inde) du 4 au 6 décembre dans ses locaux, et coïncideraient avec le dixième anniversaire de la session extraordinaire du WP.1 qui s'était déroulée dans cette ville en 2013. La manifestation était organisée par l'IRTE College et le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes, en association avec la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Le Conseil d'administration de l'IRTE enverrait des invitations aux représentants au WP.1. L'ordre du jour serait axé sur les principaux aspects du programme du WP.1, tels que la délivrance du permis de conduire, les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents et les usagers de la route vulnérables. Le WP.1 était invité à participer à la manifestation et à présenter les pratiques optimales de divers pays afin d'offrir des perspectives différentes aux participants de la région de l'Asie du Sud-Est. Le Forum mondial a salué cette initiative.



## XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

49. Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a communiqué au WP.1 des informations sur des questions d'intérêt mutuel. Tout d'abord, un nouveau Règlement ONU sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule était en cours d'élaboration et devrait être achevé en juin 2024. Deuxièmement, l'ensemble des Règlements concernant les véhicules et des Règlements techniques mondiaux de l'ONU faisaient actuellement l'objet d'un examen (ou d'un « bilan d'adéquation ») en vue de la prise en compte des systèmes de conduite automatisés. Troisièmement, la fusion de deux documents (du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV)) et du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)) était attendue pour juin 2024. Le document consolidé devrait constituer le premier ensemble de directives sur les systèmes de conduite automatisés. Quatrièmement, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) se pencherait, à sa session de novembre 2023, sur les travaux de préparation et de planification des activités réglementaires relatives aux systèmes de conduite automatisés après juin 2024.

50. En ce qui concerne la collaboration entre le WP.1 et le WP.29, le Président du GRVA a informé le WP.1 qu'il avait présenté à la session de juin 2023 le document informel WP.29-190-07, qui présentait des propositions à ce sujet. Le WP.29 poursuivrait l'examen de ce document en novembre 2023. La Présidente du WP.1 a rappelé l'importance d'organiser une manifestation commune et d'étudier la possibilité d'adopter un format de réunion plus souple et adaptable.

51. La Présidente du groupe informel d'experts de la conduite automatisée (IGEAD) a fait le point sur les récents travaux du groupe en ce qui concerne la conduite à distance, les facteurs humains et la formation des conducteurs. Sur ce dernier point, elle a présenté le document informel n° 13. Elle a également annoncé qu'elle allait quitter ses fonctions et a encouragé les représentants au WP.1 à prendre la relève. La Présidente du WP.1 a déclaré qu'elle appréciait le travail de l'IGEAD et a souhaité que la formation des conducteurs devienne une de ses priorités.

52. La Présidente a informé le WP.1 que le Festival international du film sur la mobilité urbaine avait été reprogrammé et se tiendrait en mai 2024 à Carcassonne (France), et que le Festival mondial du film sur la sécurité routière devrait se tenir à Alcobaca (Portugal) en octobre 2024.

53. La délégation du Zimbabwe a rappelé que son pays était Partie contractante aux Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière et qu'il se préparait à adhérer aux Accords concernant les règlements applicables aux véhicules. Le Conseil de la sécurité routière du Zimbabwe était à la tête de cette initiative. En outre, le pays avait déjà pris des mesures novatrices et fructueuses pour mettre en place un nouveau régime de permis de conduire sur son territoire. La délégation a demandé au WP.1 d'envisager l'adhésion du Zimbabwe en tant que membre à part entière (conformément au paragraphe 2 du document ECE/EX/1). La Présidente a invité le Zimbabwe à soumettre une demande formelle au WP.1 à sa session suivante. Le WP.1 a remercié la délégation du Zimbabwe de son intérêt et a espéré que le pays participerait régulièrement à ses travaux.

54. L'ANAS a annoncé qu'une manifestation sur la sécurité routière serait organisée à Rome le 21 novembre 2023 et que, dans ce cadre, une conférence internationale sur la sécurité routière aurait lieu sur le thème « The goal of zero victims: technology at the service of road safety » (objectif zéro victime : la technologie au service de la sécurité routière). La manifestation était organisée conjointement par le Ministère italien des infrastructures et des transports, l'ANAS, l'AIPCR Italie et le Projet EuroMed, financé par l'Union européenne. L'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière avait été invité à ouvrir la Conférence. Des services d'interprétation en anglais et en français seraient assurés. Le 22 novembre, une visite technique au Smart Road Centre de l'ANAS serait organisée à l'intention des représentants des pays participant au Projet EuroMed. Les participants au WP.1 étaient invités à y participer.

**XIII. Date de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)**

55. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 18 au 22 mars 2024 à Genève. La date limite de soumission des documents de travail a été fixée au 15 décembre 2023.

**XIV. Adoption du rapport de la quatre-vingt-huitième session (point 13 de l'ordre du jour)**

56. Le Forum mondial a adopté le rapport de sa quatre-vingt-septième session.

---