


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la sécurité routière**
**Soixante-dix-huitième session**

Genève, 25-29 mars 2019

**Rapport du Forum mondial de la sécurité routière  
sur sa soixante-dix-huitième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	6–8	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour).....	9–29	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	9	4
B. Permis de conduire .....	10–11	4
C. Conduite automatisée.....	12–29	4
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour).....	30–33	7
Groupe d'experts de la signalisation routière .....	30–33	7
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour) .....	34–39	8
A. Approche systémique de la sécurité.....	34	8
B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant .....	35	8
C. Propositions d'amendements sur les politiques des deux-roues motorisés .....	36	8
D. Propositions d'amendement sur les usagers de la route vulnérables.....	37–39	8
VII. Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 6 de l'ordre du jour).....	40	9
VIII. Objectifs de développement durable : contribution éventuelle du WP.1 (point 7 de l'ordre du jour) .....	41	9
IX. Définition de « blessure grave » (point 8 de l'ordre du jour) .....	42	9
X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	43–49	9



XI.	Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour).....	50	10
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	51	10

## I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa soixante-dix-huitième session à Genève, du 25 au 29 mars 2019, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Arménie, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord (UK), Slovaquie, Suède et Suisse.

2. Des représentants des États non membres de la CEE suivants étaient aussi présents : Australie, Brésil, Cameroun, Inde, Japon, Liban, Maurice, Nigéria, Ouganda, République démocratique du Congo et République de Corée.

3. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : Africa Transport and Environment (ATEA), American Automobile Association (AAA), Europäische Fahrlehrer Assoziation (EFA), projet EuroMed pour les transports, Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Institut de sécurité routière (RSI), Toyota Research Institute et World Bicycle Industry Association (WBIA).

4. Des représentants de certaines entreprises privées ou universités étaient aussi présents : College of Applied Technical Sciences, Guangzhou Li Zhi Network Technology, John Hopkins University, University of South Carolina et SINA.

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

5. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la présente session (ECE/TRANS/WP.1/166).

## III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

6. L'Institut grec de sécurité routière « Panos Mylonas » a fait savoir au WP.1 qu'il avait entrepris un programme de sensibilisation à la sécurité routière qui serait présenté lors du vingt-quatrième Jamboree mondial des scouts, qui doit se tenir du 22 juillet au 3 août 2019, dans l'État de Virginie (États-Unis d'Amérique). Cette manifestation devrait rassembler plus de 50 000 participants, âgés de 14 à 18 ans et venant de 170 pays.

7. Trois exposés ont été présentés au titre de ce point de l'ordre du jour : « Préparatifs en vue de la mise en circulation des véhicules autonomes au Japon » (Japon) ; « La mobilité automatisée et la santé publique » (Université John Hopkins) ; et « Quelques aspects de l'automatisation » (Université de Caroline du Sud).

8. Faute de temps, les délégations nationales et les organisations internationales ont été invitées soumettre par écrit des informations concernant des activités et des initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière, notamment les modifications récemment apportées ou prévues à leur législation sur la circulation, ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la prochaine session du WP.1. Aucune présentation par écrit n'a été reçue.

## **IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)**

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

9. Le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 (France, Italie et Laser Europe) et du document informel n° 8 soumis par le Gouvernement de l'Allemagne. À l'issue des débats, le WP.1 a décidé de reprendre l'examen du ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 à sa prochaine session en commençant par les points i), j), r), t), 34, 35 et 36, tout en tenant compte du document informel n° 8.

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

10. À sa dernière session, le WP.1 a chargé le groupe informel d'experts sur le permis de conduire d'incorporer les observations qu'il avait lui-même formulées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2, qui devait être présenté à la présente session. Au lieu de ce document, c'est le document informel n° 7 qui a été présenté. Soumis par les experts de la Belgique, du Brésil, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, de la FIA et de l'ISO, ce document résumait l'historique et proposait de fusionner les trois options dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1. La France et le Royaume-Uni ont brièvement présenté le document informel n° 7 alors que le représentant de la FIA a présenté les divers futurs permis de conduire internationaux possibles. Le WP.1 a chargé le groupe de travail informel d'incorporer les renseignements contenus dans le document informel n° 7 dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 pour la prochaine session. La Présidente a demandé que le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 donne la possibilité aux Parties contractantes de rechercher des solutions numériques pour les futurs permis de conduire internationaux.

11. En ce qui concerne la reconnaissance mutuelle du permis de conduire international, le représentant du Canada a expliqué que des ressortissants de son pays n'avaient pas pu utiliser leur permis de conduire international pourtant valable, au moment de louer un véhicule au Viet Nam. Les Parties contractantes qui disposeraient de témoignages analogues ont été priées de se mettre en rapport avec le représentant du Canada pour discuter de cette question.

### **C. Conduite automatisée**

#### **i) Véhicules équipés d'un système de conduite automatisée : activités autres que la conduite**

12. La France a présenté le document informel n° 4/Rev.1 (soumis conjointement par l'Allemagne, le Canada, la Finlande, la France, le Japon, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse) qui porte sur la question des activités autres que la conduite, alors que le Royaume-Uni a précisé les hypothèses énumérées dans le document. Le WP.1 a commencé à examiner le document en question et a formulé un certain nombre d'observations générales. Les auteurs du document ont exigé que les délégués fassent connaître leurs impressions au secrétaire du groupe de travail informel sur la conduite autonome (ofontaine[at]joica.net et joel.valmain[at]interieur.gouv.fr) le plus tôt possible et au plus tard à la fin du mois d'avril, afin que le document puisse être révisé à temps pour la prochaine réunion du groupe informel. La France suppose que le document informel sera présenté sous la forme d'un document officiel pour complément d'examen à la prochaine session.

**ii) Situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur**

13. La France a présenté le document informel n° 5, qui porte sur « les situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur ». Ce document a été soumis conjointement par l'Allemagne, la Belgique, le Canada, la Finlande, la France, le Japon, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse. Le WP.1 a commencé à examiner le document et a formulé un certain nombre d'observations générales. Les auteurs du document ont exigé que les délégués fassent connaître leurs impressions au secrétaire du groupe de travail informel sur la conduite autonome (ofontaine[at]joica.net et joel.valmain[at]interieur.gouv.fr) le plus tôt possible et au plus tard à la fin du mois d'avril, afin que le document puisse être révisé à temps pour la prochaine réunion du groupe informel. La France suppose que le document informel sera présenté sous la forme d'un document officiel pour complément d'examen à la prochaine session.

**iii) Véhicules hautement et entièrement automatisés**

14. Le secrétariat a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 pour information seulement. Ce document reproduit le texte final de la résolution du « Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière », qui a été adopté à la précédente session. Le WP.1 a pris note de ce document et s'est demandé comment il pourrait faire connaître la résolution. Les délégués ont proposé que le secrétariat se mette en rapport avec les services de l'information de la CEE pour explorer les possibilités d'une communication visant à faire connaître la résolution notamment par le biais des réseaux sociaux. La Fédération de Russie a proposé que le WP.1 organise une manifestation en marge de la conférence ministérielle qui doit se tenir sur la sécurité routière, à Stockholm, en 2020. La Présidente a proposé que cette résolution soit citée dans la résolution que l'Assemblée générale de 2020 adoptera sur le thème de l'amélioration de la sécurité routière.

**iv) Proposition d'amendement à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière**

15. La France a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/1, qui contient une proposition d'amendement de l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Un ensemble de propositions d'amendements plus complètes relatives aux véhicules automatisés (mais aussi de l'article 8) a en outre été soumis par le Royaume-Uni dans le document informel n° 2. La France a présenté son document et a invité les représentants des gouvernements à faire connaître leurs points de vue.

16. Lors du débat qui a suivi, les délégués se sont demandé premièrement si cet amendement était nécessaire ou souhaitable, deuxièmement, s'il était nécessaire, s'il devait se limiter à une modification de l'article 8 de la Convention de 1968 et troisièmement si un amendement de la Convention de 1968 devait obligatoirement s'accompagner d'un amendement correspondant de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

17. La France a souligné que sa proposition d'amendement de l'article 8 était dictée par la nécessité de donner plus de clarté et de stabilité à la Convention, à la fois vis-à-vis de sa législation intérieure et vis-à-vis du secteur privé. Le représentant de l'OICA est convenu avec le représentant de la France de la nécessité de donner plus de certitudes aux constructeurs de véhicules. Le représentant de la Belgique est convenu avec le représentant de la France de la nécessité d'amender la Convention et il a souligné l'impossibilité de réviser le code de la route de son pays pour permettre la circulation de navettes autonomes. La Belgique serait favorable à des amendements qui ne se limiteraient pas à l'article 8, comme le suggère le document informel n° 2. La Finlande, la Suède et la Suisse ont affirmé qu'il fallait apporter des amendements à la Convention de 1968 et seraient plutôt favorables une solution globale. La Suisse a souligné qu'une modification de la Convention de 1968 était nécessaire, non seulement pour des raisons de fond et des raisons juridiques, mais aussi à cause des interprétations divergentes que pouvaient en donner les Parties contractantes. Pour elle, ces divergences d'interprétation nuisaient à l'établissement de règles de circulation uniformes, comme cela était envisagé dans les Conventions sur la circulation routière. La Fédération de Russie a plaidé pour une modification de la Convention de 1968 par étapes, en commençant par l'article 8. Le Luxembourg s'est

déclaré favorable à l'amendement de la Convention de 1968, tout comme Maurice. Quant au Bélarus, il serait favorable à une modification des deux Conventions. Pour leur part, le Danemark et la Slovaquie ont indiqué que si des amendements devaient être adoptés, ils préféreraient la solution proposée dans le document informel n° 2. De son côté, le Danemark a fait valoir que l'incapacité du WP.1 à s'entendre sur la nécessité d'amender la Convention prouvait bien qu'un amendement était nécessaire.

18. Le Royaume-Uni a rappelé qu'il estime depuis longtemps que la Convention de 1949 et la Convention de 1968 peuvent s'adapter à tout niveau de technologie. Il n'était donc pas nécessaire de les amender, ce qui risquait, selon le Royaume-Uni, de créer une incohérence entre les deux Conventions. Le Royaume-Uni a cependant admis que certaines Parties contractantes estimaient qu'un amendement était nécessaire et il s'est déclaré disposé à travailler à l'élaboration d'amendements visant à préciser les Conventions. Selon lui, amender uniquement l'article 8 ne suffisait pas et il serait préférable de procéder à une analyse ligne par ligne, plus complète, de tous les articles des deux Conventions. Par ailleurs, la résolution sur le déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation (dénommée ci-après la « résolution ») devrait inspirer tous les amendements relatifs aux véhicules automatisés à apportés aux deux Conventions. Le Royaume-Uni a fait valoir que sa proposition d'amendement de la Convention de 1968 allait précisément dans ce sens.

19. L'Autriche ne pense pas qu'il soit nécessaire d'amender la Convention de 1968 et elle ne croit pas non plus que la prétendue incohérence actuelle ou future entre les deux Conventions sur la circulation routière soit une question qui mérite d'être examinée. Cependant, si le WP. 1 décidait effectivement d'amender ces deux Conventions, l'Autriche apporterait son soutien à ces travaux et serait en faveur d'une solution plus globale.

20. En l'état actuel des choses, l'Allemagne estime que ni la Convention de 1968 ni celle de 1949 ne devraient être modifiées et que la « résolution » ne saurait être autre chose qu'un cadre approprié supplémentaire. L'Allemagne ne serait pas opposée, à long terme, à ce que l'on précise les Conventions compte tenu de la multiplication des véhicules autonomes au sens de la « résolution », après un examen approprié et en tenant compte des dernières connaissances et des premiers résultats du déploiement de ces véhicules. L'Allemagne a ajouté que les Conventions devraient être modifiées de façon aussi concertée que possible afin d'éviter que les divergences entre elles ne se creusent.

21. Le Canada a souligné l'importance d'une harmonisation entre les deux Conventions. Il a en outre souligné qu'il fallait absolument faire participer les Parties contractantes de la Convention de 1949 aux discussions sur la conduite automatisée. Pour sa part, le Japon a souligné l'importance d'harmoniser les deux Conventions et, avant de choisir une solution, de bien se demander si un amendement était nécessaire. L'Inde, quant-à-elle, a insisté sur le fait qu'il ne devrait y avoir aucune divergence entre les deux Conventions.

22. Pour les États-Unis l'amendement des deux Conventions n'était pas nécessaire mais s'il fallait vraiment opter pour cette solution, elle devrait s'appliquer aux deux Conventions simultanément afin de garantir que les Parties contractantes d'une des deux Conventions ne soient pas exclues des discussions concernant les véhicules autonomes dans l'autre Convention. L'Espagne pour sa part estime que, aussi bien la Convention de 1949 que la Convention de 1968 permettent le déploiement des véhicules automatisés (niveau 5) et ne croit donc pas à la nécessité d'un amendement. Cependant, elle ne s'opposera pas à l'élaboration d'un « protocole d'automatisation des véhicules » pour accompagner la Convention de 1949.

23. Le WP.1 a soigneusement examiné le risque éventuel de divergence entre la Convention de 1949 et celle de 1968 dans l'hypothèse où seule la seconde serait amendée.

24. Compte tenu des opinions divergentes, la Présidente a suggéré que le WP. 1 élabore une nouvelle convention internationale qui fixerait le cadre de l'automatisation des véhicules. Le Bélarus et la France ont totalement appuyé cette proposition. Pour leur part, les représentants de la Belgique, du Portugal, du Royaume-Uni, de la Slovaquie et de la Suisse, tout en donnant globalement leur accord de principe, ont formulé plusieurs réserves, notamment que cela prendrait beaucoup de temps, que cela risquait d'aggraver les disparités entre les règles internationales de la circulation et qu'ils devaient consulter leurs

capitales. Le Royaume Uni a confirmé qu'il était prêt à soutenir cette initiative à condition que la majorité du WP. 1 souhaite s'engager dans cette voie.

25. Le secrétariat a défini les différentes possibilités d'amender les deux Conventions sans déclencher l'article 31 de la Convention de 1949. Il a par ailleurs noté que les principales raisons d'amender la Convention de 1968 étaient de s'attaquer aux divergences d'interprétation afin d'éviter la multiplication de règles de la circulation divergentes mais aussi de garantir la poursuite de l'harmonisation de l'admission dans le trafic international (comme cela est prévu dans le préambule de la Convention).

26. Le Portugal a indiqué qu'en l'état actuel du développement technologique et en raison de divergences d'interprétation entre les Parties contractantes, les questions juridiques que pose la réglementation de l'automatisation des véhicules devraient être réglées par la législation intérieure d'une manière qui prenne en considération les particularités de chaque Partie contractante, notamment ses infrastructures, sa culture et son économie. Il a été proposé d'envisager soit un amendement à but explicatif, soit un amendement à but dérogatoire. À ce propos, la Belgique, la France et le Portugal étaient prêts à entreprendre le travail d'amendement de l'article 34 de la Convention de 1968 sur la circulation routière au cas où l'amendement de l'article 8 (et peut-être d'autres dispositions connexes de cette Convention) s'avérerait impossible. Le Royaume-Uni a rappelé qu'un seul amendement, notamment un amendement dérogatoire, ne serait pas suffisant, tout en reconnaissant l'intérêt de cette solution et il s'est dit prêt à collaborer avec d'autres pays pour explorer cette possibilité.

27. Le WP.1 s'est demandé s'il serait utile de consulter le Bureau des affaires juridiques de l'ONU sur l'interprétation des Conventions de 1949 et de 1968 à propos du déploiement des véhicules automatisés.

28. Le représentant de la France a déploré que le WP.1 n'ait pas examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/1 qu'il avait soumis.

v) **Manifestation organisée conjointement par le WP. 1 et le WP.29 sur le thème « L'automatisation dans les transports : déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation routière »**

29. Le Président a informé le WP.1 des résultats de sa session spéciale, qui s'était tenue le 18 février 2019, sous la forme d'une manifestation organisée en coordination avec le Forum mondial pour l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Le WP.1 en a adopté le rapport (ECE TRANS/WP1/S/167) après avoir remplacé « activités » par « tâches » au paragraphe 8. Compte tenu du succès de cette manifestation, le WP.1 va explorer les possibilités d'une future coopération avec le WP.29 et d'autres manifestations en commun.

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

### Groupe d'experts de la signalisation routière

30. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a rendu compte de l'état d'avancement du projet de rapport final (conformément au mandat du Groupe). Le Président a en outre expliqué que le Groupe souhaiterait évaluer aussi les signaux qui ne figurent pas dans la Convention. À cette fin, il a fait savoir que le Groupe souhaitait prolonger son mandat jusqu'à fin 2019 (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/36, par. 13). Le WP.1 a pris note que sa Présidente avait reçu une requête officieuse en ce sens.

31. Le secrétariat a rendu compte au WP.1 des progrès réalisés dans l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS). Le WP.1 a en outre été informé de la conclusion imminente des travaux visant à finaliser le document informel n° 1 (projet de rapport final) qui n'a pu être soumis au WP.1 à la présente session.

32. À l'issue d'un débat, le WP.1 a demandé au Groupe d'experts de terminer ses travaux sur la Convention de 1968 sur la signalisation routière au plus tard au mois de juin et de soumettre le rapport final (sur les signaux figurant dans la Convention) au WP.1 en septembre 2019. D'ici la fin 2020, le Groupe d'experts devra avoir terminé son évaluation des signaux ne figurant pas dans la Convention.

33. Pour que cela soit possible, le WP.1 a décidé de prolonger le mandat du Groupe jusqu'au 31 décembre 2020, sous réserve d'approbation par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif, lors de leurs prochaines sessions (cette approbation ne devrait pas être connue avant mars/avril 2020).

## **VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)**

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

34. Le WP.1 a terminé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, qui regroupe les propositions d'amendements de la Suède visant à ce que la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) prenne en compte une approche systémique de la sécurité.

Le WP.1 a en outre terminé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2018/5/Rev.1, élaboré par l'Espagne, les États-Unis d'Amérique et l'Italie (rôle de la sanction et d'autres mesures restrictives).

### **B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant**

35. Le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1, à partir de la section 1.5.2.1, et il a adopté les propositions de modification des sections 1.5.2.1 et 1.5.2.2. À la prochaine session, le WP.1 reprendra l'examen du document en question, notamment les propositions de modification de la section 1.5.1 intitulée « Contexte ».

### **C. Propositions d'amendements sur les politiques des deux-roues motorisés**

36. L'IRTE et l'Université de Birmingham ont soumis le document informel n° 5, qui regroupe l'ensemble des observations formulées à propos du document ECE/TRANS/WP.1/2018/6 lors de la précédente session, notamment l'ensemble des études de cas et les bonnes pratiques régionales. Après présentation et examen du document informel n° 5, les délégués du WP.1 ont été priés de faire des observations à ses auteurs.

### **D. Propositions d'amendement sur les usagers de la route vulnérables**

37. Le représentant de l'IRTE a invité les délégués du WP.1 à participer à l'élaboration d'un projet de mesure destiné à garantir le transport en toute sécurité des écoliers, quel que soit le mode de transport, en Inde et dans les pays d'Asie du Sud-est, lors d'un atelier qui se tiendra les 29 et 30 avril 2019 à New Delhi (Inde).

38. Le représentant du Canada a déclaré que créer un groupe informel d'experts qui serait spécifiquement chargé d'examiner la question pour les pays à faible revenu et les pays à revenu moyen serait une bonne idée. Au Canada, c'est à peu près ce qui a été fait pour améliorer le sort des usagers de la route vulnérables. À la suite de la création d'une équipe spéciale sur les usagers de la route vulnérables, le 4 octobre 2018, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a publié un rapport sur les mesures prises pour protéger les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds (<https://comt.ca/reports/safetymeasures.pdf>). Ce rapport est le point de départ de mesures destinées à venir en aide à toutes les collectivités qui doivent faire face à des problèmes de



sécurité. Le rapport énumère une série de 57 mesures destinées à mieux protéger les usagers de la route vulnérables, par exemple la construction de pistes cyclables, l'amélioration de la visibilité et l'installation de dispositifs automatiques servant à relever les infractions.

39. Le WP.1 a par ailleurs décidé de créer un groupe informel d'experts composé du Canada, de l'Italie, du Royaume Uni, de l'IMMA, de l'IRTE et de l'Université John Hopkins, afin d'évaluer plus précisément les mesures prises en faveur des usagers de la route vulnérables et des deux-roues motorisés et leur incidence dans les pays d'Asie du Sud-Est. Cette initiative vise à élaborer un modèle qui pourrait être appliqué à d'autres régions du monde.

## **VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 6 de l'ordre du jour)**

40. Le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 et a révisé la section relative à son mandat jusqu'à l'alinéa i) du préambule. Il poursuivra l'examen de cette question à sa prochaine session.

## **VIII. Objectifs de développement durable : contribution éventuelle du WP.1 (point 7 de l'ordre du jour)**

41. La Présidente du WP.1 a présenté quelques scénarios possibles, dans lesquels la défense des principes de la sécurité routière et de mesures de mobilité saine pourrait aboutir à un accès plus facile aux soins de santé, à l'éducation et à l'emploi, et ainsi stimuler le progrès social, le principe d'inclusion et l'équité. Le WP.1 a poursuivi l'examen qu'il avait commencé à la précédente session pour savoir comment il pourrait davantage faire pour atteindre les objectifs de développement durable en rapport avec la sécurité routière. En conclusion, le WP.1 a confirmé qu'il souhaitait toujours contribuer aux objectifs de développement durable en rapport avec la sécurité routière. La Suède s'est proposée pour élaborer un document informel qui serait soumis à la prochaine session, à propos des résultats obtenus concernant les objectifs de développement durable en rapport avec la sécurité routière.

## **IX. Définition de « blessure grave » (point 8 de l'ordre du jour)**

42. À sa dernière session, le WP.1 avait pris note de renseignements concernant l'état d'avancement des travaux d'élaboration d'une nouvelle version du Glossaire des statistiques de transport, qui devait notamment contenir une nouvelle définition de « blessure grave » fondée sur la liste type des blessures graves (MAIS). Le représentant de la Suède a donné des renseignements sur l'utilisation de la liste type des blessures (AIS) en combinaison avec la notion de séquelles médicales permanentes (RPMI) qui est utilisée dans son pays et a expliqué comment ce dernier utilisait cet indicateur pour améliorer son plan d'action pour la sécurité routière et définir des groupes prioritaires pour les interventions dans ce domaine. L'Inde a expliqué comment fonctionnait son barème de gravité des blessures et s'est déclarée favorable à l'élaboration d'une norme commune de la gravité des blessures. La Présidente a demandé que cette question reste à l'ordre du jour du WP.1 pour qu'il puisse poursuivre son examen et il a invité ce dernier à s'associer avec la Suède pour poursuivre ses travaux dans ce domaine.

## **X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

43. En collaboration avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, le WP.1 a récemment commémoré le cinquantième anniversaire de la Convention de 1968 sur la circulation routière et la Convention de 1968 sur la signalisation routière, le 25 mars 2019. À cette occasion, l'Envoyé spécial et M. F. Massa, Ambassadeur de la FIA pour la sécurité routière et pilote de Formule 1, ont prononcé une allocution

spéciale et les représentants du Brésil, du Cameroun, du Liban, de Maurice, de l'Ouganda, de la FIA, de l'ISO, du SINA et du Guangzhou Li Zhi Network Technology ont apporté leur témoignage. Le WP.1 a adressé ses remerciements à l'Envoyé spécial et à tous les orateurs pour les remercier de leur participation et de l'intérêt qu'ils portent aux deux Conventions de 1968.

44. Le secrétariat du nouveau Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière a rendu compte au WP.1 de la situation actuelle et de ses projets pour 2019. L'exposé du secrétariat peut être consulté sur le site Web du WP.1 et d'autres renseignements sont disponibles sur le site Web du Fonds ([www.unece.org/unrstf/home.html](http://www.unece.org/unrstf/home.html)).

45. Le WP.1 a été informé de la tenue prochaine de la semaine mondiale pour la sécurité routière, en mai 2019, sur le thème du « leadership ». Le WP.1 a indiqué qu'il soutenait la semaine mondiale pour la sécurité routière et ses objectifs et a encouragé ses membres à y participer dans toute la mesure possible.

46. La Présidente du WP.1 a rendu compte des résultats de la réunion de l'équipe spéciale exécutive WP.1/WP.29 qui s'est tenue en novembre 2018. Le WP.1 s'est félicité du rôle que joue cette équipe spéciale pour l'échange d'informations et la coordination.

47. À l'issue des débats, la Présidente a invité le WP.1 à :

a) Collaborer étroitement avec ses homologues du WP.29, notamment sur les questions relatives à la conduite automatisée et à se familiariser avec les documents pertinents de cet organe (par exemple le document WP.29-177-19, qui contient une proposition de document-cadre sur les véhicules automatisés et/ou autonomes) ;

b) Entreprendre l'élaboration d'une méthode commune qui définirait les modalités de la coopération entre le WP.1 et le WP.29. À cette fin, le Canada et les États-Unis d'Amérique se sont proposés pour élaborer un document informel qui serait soumis à la prochaine session ;

c) Échanger des informations sur les questions et les documents présentant un intérêt commun par l'intermédiaire des secrétariats du WP.1 et du WP.29 ; et

d) S'efforcer d'inviter le Président du groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à participer aux sessions du WP.1.

48. Le WP.1 a chaleureusement remercié M. G. Heintz, le représentant du Luxembourg, de ses nombreuses contributions au WP.1 depuis de nombreuses années et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

49. Le WP.1 n'a pas examiné d'autre question.

## **XI. Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour)**

50. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 17 au 20 septembre 2019, à Genève. La date limite pour la présentation des documents officiels a été fixée au 24 juin 2019.

## **XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)**

51. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-dix-huitième session.

---