



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 8-12 mars 2021

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

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-deuxième session à Genève, du 8 au 12 mars 2021, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Les États non membres de la CEE suivants étaient aussi représentés : Australie, Brésil, Cambodge, Gambie, Inde, Japon, Malaisie, Maroc, Mongolie, Nouvelle-Zélande et État de Palestine.
3. La Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Fédération européenne des auto-écoles (EFA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Institut de sécurité routière « Panos Mylonas », Institute of Road Traffic Education (IRTE), Laser Europe, Law Commission of England and Wales, Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Projet EuroMed pour les transports et World Bicycle Industry Association (WBIA).
4. Des représentants de l'Université Aalto, de l'Université de Birmingham, de l'Université de Caroline du Sud, de l'Université Johns Hopkins, de l'Université technique de Delft, de l'Université technique d'Eindhoven et de l'entreprise Waymo étaient également présents en qualité d'observateurs.



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

5. Le Forum mondial de la sécurité routière a adopté l'ordre du jour de sa session (ECE/TRANS/WP.1/174). Le secrétariat a expliqué que, afin d'en faciliter la traduction, le rapport du WP.1 sur sa précédente session (ECE/TRANS/WP.1/173) avait été divisé en deux documents : le rapport lui-même (publié sous la cote ECE/TRANS/WP.1/173) et son annexe (désormais publiée sous la cote ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1). Par conséquent, le rapport renvoie désormais à son additif et plus à son annexe. Le WP.1 a pris note de ces informations.

6. La Présidente du WP.1 a fait remarquer que ce dernier se réunissait le 8 mars, jour de la Journée internationale des femmes, et a remercié à cette occasion toutes les participantes du travail formidable qu'elles accomplissent pour améliorer la sécurité routière dans le monde. Elle a également souligné qu'une mobilité sûre pouvait faciliter l'accès de toutes les femmes à l'éducation et à l'emploi dans le monde entier. Elle a aussi souhaité chaleureusement la bienvenue aux représentants du projet EuroMed pour les transports et salué leur désir de participer à la session.

7. Le WP.1 a été informé que tous les exposés faits pendant la session pouvaient être consultés sur son site Web.

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

8. Dans son discours d'ouverture, l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière a souligné combien il était important d'améliorer la sécurité routière aux niveaux national et, en particulier, international dans le contexte de la reprise à la sortie de la pandémie de COVID-19. Il a insisté sur l'importance que revêtent les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. La Déléguée interministérielle à la sécurité routière de la France, qui a également fait une déclaration liminaire, a rappelé qu'il était essentiel d'harmoniser les règles de circulation à l'ère du progrès technologique. Les discours liminaires ont reçu un accueil favorable, et le WP.1 a remercié les deux orateurs de leur participation.

9. La Présidente a rendu compte au WP.1 des questions se rapportant à la sécurité routière qui avaient été examinées lors de la dernière session du Comité des transports intérieurs (CTI), en février 2021, ainsi que des résultats de ces débats.

10. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a informé le WP.1 de ses travaux. 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.

11. Le secrétariat a fait part au WP.1 de l'avancée de l'élaboration du nouveau plan d'action relatif à la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Le WP.1 a pris note de ces informations et a demandé à prendre part au processus de consultation à venir.

12. À la précédente session du WP.1, le secrétariat avait présenté le projet de Charte des droits des victimes de la route, qui contenait 10 principes concernant les droits de ces victimes, fruit d'une collaboration entre le secrétariat, l'Institut du droit européen de la circulation et le Conseil des Bureaux. Le WP.1 avait été invité à faire part de ses observations. À la présente session, après examen, il a salué le projet, approuvé le document ECE/TRANS/WP.1/2021/1 et prié le secrétariat de publier la Charte sur le site Web du Forum, de préférence sous forme de brochure. La Présidente a demandé aux membres du WP.1 de fournir lors des prochaines sessions des informations en retour sur l'utilisation qu'ils auraient faite de la Charte.

13. En raison du manque de temps, les délégations nationales et les organisations internationales avaient la possibilité de 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 qu'il était prévu d'apporter à leur

législation sur la circulation, ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la session suivante du WP.1. L'Australie a soumis le document informel n° 12, qui décrit l'action menée par le pays pour améliorer la sécurité routière.

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

14. Le WP.1 a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 en s'appuyant sur le document informel n° 1, qui rendait compte des débats menés par le Forum jusqu'alors et dans lequel les dispositions qui devaient encore faire l'objet d'un examen apparaissaient en caractères gras. L'IMMA a soumis le document informel n° 10 au sujet des paragraphes 28.2 et 40. Le WP.1 est parvenu à un accord sur les paragraphes 24.2, 28.2 et 29.2. À la prochaine session, il reprendra ses discussions à partir du paragraphe 31 (Feux de marche arrière). Il a invité l'Allemagne à clarifier sa proposition relative au paragraphe 31, compte tenu en particulier de l'article 32 et des paragraphes 12 et 12 *bis* (sur lesquels le WP.1 est déjà parvenu à un accord).

B. Permis de conduire

1. Proposition d'amendements

15. À sa précédente session, le WP.1 avait examiné l'approche fusionnée proposée pour les permis de conduire nationaux et internationaux (telle que résumée sous les quatre premières puces du paragraphe 2 du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3). Il avait noté que certaines Parties contractantes étaient défavorables à la proposition relative à un permis de conduire international indépendant.

16. En conséquence, il avait invité le groupe informel d'experts à élaborer une proposition d'amendements simplifiée dans laquelle seraient présentés différents éléments de sécurité minimaux applicables au système actuel des permis de conduire nationaux et internationaux dans le cadre de la Convention de 1968 (sans l'approche fusionnée), ainsi que d'éventuelles améliorations à apporter au système ou aux permis actuels. La Présidente du WP.1 avait également invité le groupe informel d'experts à examiner l'ensemble de principes figurant au paragraphe 46 du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 dans la perspective de combler les différences entre les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968.

17. À la présente session, la FIA a fait un exposé dans lequel elle a proposé que l'article 41 de la Convention de 1968 soit modifié. Elle a également suggéré qu'une liste des organismes gouvernementaux et les associations dûment habilités à délivrer des permis de conduire internationaux soit dressée et publiée sur le site Web du WP.1.

18. Au terme des discussions, le WP.1 a de nouveau invité le groupe informel d'experts à élaborer une proposition d'amendement simplifiée telle que décrite ci-dessus pour la prochaine session et a réaffirmé que cette proposition ne devrait pas être fondée sur l'approche fusionnée. À la prochaine session, le WP.1 sera également invité à examiner sur le fond la suggestion de la FIA concernant la création d'un répertoire des organismes autorisés à délivrer des permis de conduire internationaux.

19. À sa précédente session, le WP.1 avait reconnu que le tableau intitulé « Convention d'application en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux » (tableau 6, ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1) était pertinent et avait prié le secrétariat d'élaborer, sur cette base, une note ou une brochure d'orientation. Le secrétariat a présenté le document informel n° 2 (établi à partir du tableau 6 du document susmentionné, en anglais, français et russe) à cet effet. Le WP.1 a approuvé le document et demandé qu'il soit publié sur son site Web sous forme de brochure.

2. Évolutions futures présentant un intérêt pour le Groupe de travail

20. Le WP.1 a décidé d'examiner la formation des conducteurs dans le contexte des progrès des technologies automobiles au titre de ce point de l'ordre du jour.

21. Compte tenu de l'attention et de l'intérêt accordés aux « permis de conduire mobiles » à sa précédente session, le WP.1 a poursuivi l'examen de cette question. La Pologne a fait un exposé sur son registre électronique des permis de conduire nationaux, l'EFA a présenté son programme de formation et l'AAMVA a porté sa nouvelle vidéo sur les avantages des permis de conduire mobiles à la connaissance du WP.1.

C. Conduite automatisée

1. Véhicules équipés de systèmes de conduite automatisés : activités autres que la conduite

22. À sa précédente session, le WP.1 avait invité les auteurs à réviser le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1 en le combinant avec le document informel n° 9 et en tenant compte des observations formulées à ce sujet, notamment en définissant l'objet exact de ce document, à savoir précisément quel type de véhicules à moteur (et la technologie correspondante) devait être traité. À la présente session, il a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2, soumis par l'Allemagne, le Canada, la France, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède.

23. Le WP.1 a débattu du document et, compte tenu des observations faites sur le fond, la Présidente a invité les auteurs à le réviser en tenant compte des documents informels n°s 11 et 13, ainsi que des commentaires formulés au titre du point 3 d) de l'ordre du jour concernant les facteurs humains, en particulier ceux fondés sur des données scientifiques.

24. La Présidente du WP.1 a demandé au secrétariat d'étudier la possibilité d'organiser une session informelle dédiée à l'examen de la version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2 en mai 2021.

2. Situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur

25. À la précédente session, le Royaume-Uni avait informé le WP.1 des observations et des suggestions qu'il avait reçues et qu'il avait l'intention d'intégrer dans le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2. Le Royaume-Uni n'a pas soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1 à la présente session mais a toutefois indiqué qu'un document informel serait élaboré pour la prochaine session du WP.1. Étant donné l'étendue du sujet, la Présidente du WP.1 l'a invité à s'occuper dans un premier temps des alinéas f) et g) du paragraphe 3 et des alinéas a) et b) du paragraphe 4 du document ECE/TRANS/WP.1/2019/2.

3. Signaux optiques et/ou sonores des véhicules munis de systèmes de conduite automatisés ou de systèmes actifs d'aide à la conduite

26. À sa précédente session, le WP.1 avait invité l'Allemagne à soumettre à la présente session un document révisé basé sur le document informel n° 13 (mars 2020). Celle-ci a indiqué que, compte tenu de la situation sanitaire liée à la pandémie de COVID-19, il ne lui était pas possible de fournir ce document.

27. À la présente session, la Présidente du WP.1 a présenté le document informel n° 3 (établi par le Massachusetts Institute of Technology) afin d'engager un débat préliminaire sur les aspects comportementaux et cognitifs liés à cette question, l'objectif étant d'étudier le besoin éventuel de prescrire que les véhicules automatisés indiquent – soit par un signal optique, soit par un signal sonore, voire les deux – leur mode de fonctionnement (« automatisé » ou « manuel »).

28. Après délibération, le WP.1 a décidé de continuer à débattre de ce sujet et d'inviter des experts en sciences comportementales et cognitives à faire des exposés lors de ses prochaines sessions.

4. Proposition d'amendement à l'article 34 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

29. À sa précédente session, le WP.1 avait examiné la proposition d'amendement à l'article 34 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 et l'avait adoptée sans aucune modification. À la présente session, le secrétariat a fait le point sur la procédure de notification auprès du Bureau des affaires juridiques et a annoncé au WP.1 que la notification dépositaire (C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19) avait été publiée le 15 janvier 2021.

5. Mise sur pied d'un groupe d'experts chargé de rédiger un projet de nouvel instrument juridique sur les véhicules automatisés

30. À la précédente session, le WP.1 avait examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2020/2, apporté quelques révisions et ajouté le paragraphe 12, puis l'avait adopté. Il avait également prié le secrétariat de faire traduire en français et en russe la version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2020/2 dans les meilleurs délais et de la soumettre au CTI pour approbation à sa quatre-vingt-troisième session.

31. À la présente session, la Présidente du WP.1 a expliqué que le mandat énoncé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/2 avait été reproduit, avec quelques modifications (sans effet en français), à l'annexe III du document du CTI portant la cote ECE/TRANS/2021/6. Pendant la session du CTI, elle avait demandé des précisions sur la signification du terme « de tutelle » afin que le Groupe d'experts puisse entamer son mandat et s'en acquitter avec succès. Il avait été établi que ce terme signifiait que le Groupe rendait compte directement au WP.1 (comme précisé dans la liste des décisions du CTI, au paragraphe 12 du document informel n° 8/Rev.5). Le CTI avait approuvé la création du Groupe d'experts chargé de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière, sur la base du mandat figurant dans l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6 (comme indiqué au même paragraphe du document informel n° 8/Rev.5).

32. Le secrétariat a annoncé que la création de ce groupe d'experts avait été approuvée par le Comité exécutif au début du mois de mars 2021 et qu'il écrirait prochainement aux Parties contractantes pour les inviter à proposer des candidats. Il ferait tout son possible pour que des réunions puissent se tenir dès 2021 (probablement au cours du second semestre de l'année) et ferait le point à ce sujet lors de la prochaine session.

D. Les facteurs humains et la conduite automatisée en tant que questions clefs pour la circulation routière à l'avenir

33. À sa précédente session, le WP.1 s'était félicité de l'attention accordée aux facteurs humains dans le cadre de l'élaboration des réglementations internationales relatives aux véhicules automatisés et du développement de l'intelligence artificielle appliquée à la conduite autonome et assistée. Du fait de la pertinence des facteurs humains, et dans le cadre de la définition de la stratégie la plus appropriée pour informer et former les usagers de la route à interagir de la manière la plus efficace possible avec les « nouveaux modes de circulation », la Présidente du WP.1 a invité des universitaires de l'Université d'Eindhoven, de l'Université de Delft et de l'Université de Caroline du Sud à présenter leurs points de vue sur les questions et les difficultés découlant de l'utilisation des véhicules automatisés. Le WP.1 a exprimé son intérêt et sa gratitude et a invité les trois universitaires à présenter régulièrement des informations à jour lors des prochaines sessions. Le Canada a proposé l'idée d'une charte sur les facteurs humains et la conduite automatisée. La Présidente a accueilli favorablement cette proposition et a invité le WP.1 à y apporter sa contribution.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

34. À sa précédente session, le WP.1 avait mené à terme son examen du rapport final du Groupe d'experts (ECE/TRANS/WP.1/2019/4). À la présente session, le WP.1 a repris l'examen des propositions, assorties d'observations, du Groupe d'experts visant à modifier les annexes 1 et 3 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, et plus particulièrement les signaux E, 2b, E, 3a et E, 15, en s'appuyant sur les pages 1 à 70 du document ECE/TRANS/WP.1/2019/5.

35. Le secrétariat a informé le WP.1 que le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif avaient approuvé la demande de prolongation du mandat du Groupe d'experts jusqu'à la fin de 2022. Le secrétariat consulterait prochainement le Président du Groupe pour organiser les réunions en 2021 et 2022.

36. Le secrétariat a aussi informé le WP.1 de l'état d'avancement de l'élaboration de la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS). La quasi-totalité des images de panneaux de signalisation routière avaient été intégrées à cette base de données. Le secrétariat commencerait à y ajouter du texte dès que le WP.1 aurait adopté la proposition d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2019/5. Après cela, l'e-CoRSS serait accessible au public, mais n'aurait pas de caractère contraignant tant que la proposition d'amendement ne serait pas entrée en vigueur.

VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)

A. Approche systémique de la sécurité et propositions d'amendements relatives à l'inattention au volant

37. À la précédente session, la Présidente avait informé le WP.1 que l'examen et la révision de la R.E.1 seraient achevés une fois la nouvelle annexe VIII adoptée (point 5 b) de l'ordre du jour). La Présidente a signalé en outre que ce point devrait être renommé « A Safe System Approach » (approche systémique de la sécurité).

B. Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables : examen des enjeux de la sécurité routière en Asie du Sud-Est

38. À la précédente session, le groupe informel d'experts (Italie, IRTE, Université de Birmingham (Royaume-Uni) et Université Johns Hopkins) avait présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2020/5, qui s'appuyait sur les résultats des recherches menées par l'IRTE en coopération avec le WP.1 et diverses institutions de recherche d'Asie du Sud-Est. Le WP.1 avait accepté de l'intégrer à la R.E.1 comme nouvelle annexe VIII et avait engagé un débat à ce sujet. À la présente session, il a poursuivi l'examen de la question sur la base du document ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1, jusqu'au paragraphe 13. Cet examen sera poursuivi à la prochaine session.

39. Un webinaire a été organisé sur le thème de l'importance que revêtent les orientations relatives à l'intégration sûre des moyens de transport non réglementés dans la circulation, dans le cadre des activités de renforcement des capacités menées par le Forum mondial en Asie du Sud-Est.

40. Ce webinaire était animé par la Présidente du Forum mondial. Des fonctionnaires de haut niveau représentant la Division des transports durables de la CEE, le Cambodge, la ville de Pondichéry (Inde) et l'État d'Haryana (Inde) y ont fait de brèves déclarations. Ils se sont exprimés sur les conditions de sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire

et ont salué le travail du Forum mondial, notamment celui de l'IRTE, visant à améliorer la sécurité routière en Asie du Sud-Est.

41. Ce webinaire a permis de célébrer le trentième anniversaire de l'IRTE. À cette occasion, le Président de l'IRTE a insisté sur l'importance des instruments juridiques de la CEE, la nécessité pour le WP.1 de s'engager activement et de jouer un rôle moteur au sein des pays à revenu faible ou intermédiaire, ainsi que la nécessité de recourir à des méthodes pertinentes pour traiter les problèmes urgents liés à la sécurité routière.

42. Au cours de ce webinaire, des universitaires ont fait une série d'exposés sur les différents modes de transport non réglementés couramment utilisés en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions. Ces exposés traitaient à la fois de la nécessité sociale de ces modes de transport et de leurs conséquences sur la sécurité, les embouteillages et l'environnement. Le document informel n° 4 contient un ordre du jour avec la liste des intervenants et des sujets abordés.

43. Le groupe informel d'experts et la Présidente rédigeront un document informel pour la prochaine session. Ce document présentera en détail ce qui a été dit lors du webinaire, notamment sur les modes de transport non réglementés, afin d'étoffer le document informel n° 4 (septembre 2020).

C. Dispositifs de mobilité personnelle

44. Le WP.1 a pris note du document informel n° 2 (septembre 2020) soumis par la Lituanie, qui rassemble des informations législatives, communiquées par des représentants nationaux auprès du WP.1, sur les dispositifs de mobilité personnelle tels que les trottinettes électriques. La Présidente a invité tous les représentants à continuer de fournir ce type d'informations à la Lituanie pour qu'elle les compile dans un document révisé.

45. À la précédente session, compte tenu de l'émergence de la micromobilité et des enjeux qui s'y rapportent, la Présidente avait proposé d'élaborer elle-même un document de réflexion afin d'exposer certaines questions essentielles et de suggérer les prochaines étapes que pourrait suivre le WP.1 dans ce domaine. Ainsi, le document informel n° 5, établi avec la participation du Ministère néo-zélandais des transports, de l'Université Johns Hopkins et de l'Université de Caroline du Sud, a été présenté lors de la présente session.

46. Le WP.1 a examiné ce document et a invité la Présidente à réviser la note de réflexion en s'appuyant sur les commentaires reçus, à intégrer les éventuelles futures contributions afin de mieux cerner la manière dont les pays traitent la question des dispositifs de mobilité personnelle et à soumettre un document révisé à la prochaine session. La Présidente a demandé que ce point de l'ordre du jour soit rebaptisé « Dispositifs de mobilité personnelle et autres dispositifs favorisant une mobilité durable et inclusive ».

47. Le Ministère polonais de l'infrastructure a fait un exposé sur la réglementation concernant les trottinettes électriques, les dispositifs de transport personnel et les dispositifs facilitant la mobilité, en soulignant les modifications qui avaient été récemment apportées à la législation polonaise.

VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du WP.1 (point 6 de l'ordre du jour)

48. Le WP.1 a repris l'examen du document informel n° 2 (mars 2020) (fondé sur le document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 avec suivi des modifications), s'agissant de la partie du document consacrée au mandat du WP.1, et a continué d'apporter des modifications à ce dernier. À la prochaine session, il reprendra l'examen des points restés en suspens dans cette partie. Afin de faciliter cet examen, le secrétariat préparera un document informel reprenant les dernières modifications apportées.

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

49. À sa précédente session, le WP.1 avait encouragé le Brésil, la Suède et l'Institut de sécurité routière « Panos Mylonas » à poursuivre leurs travaux concernant un processus qui pourrait être utilisé pour évaluer la contribution du WP.1 à la stratégie du Comité des transports intérieurs et à la réalisation des objectifs de développement durable 3.6 et 11.2.

50. À la présente session, les pays et l'organisation ont soumis le document informel n° 7 (qui révisé le document informel n° 3/Rev.1 (mars 2020)). La Suède a fait un exposé en leur nom sur la notion d'évaluation de l'impact et sur la façon dont les systèmes de transport durables peuvent être étudiés selon une approche globale. Après discussion, le WP.1 a salué cette approche et a décidé de commencer à l'appliquer aux questions relevant du point 5 b) de l'ordre du jour (Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables : examen des enjeux de la sécurité routière en Asie du Sud-Est).

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

51. L'Italie a fait un exposé sur les définitions existantes de « blessure grave ». La Suède a présenté le document informel n° 8, dans lequel il est proposé de modifier la R.E.1 pour y inclure la définition de « blessure grave » (qui donne lieu au calcul du risque de séquelles médicales permanentes). Le WP.1 a accueilli les deux exposés avec intérêt et a invité la Suède à poursuivre l'élaboration du document pour la prochaine session. Enfin, le WP.1 a décidé d'étudier cette question au titre du point 7 de l'ordre du jour (Objectifs de développement durable : contribution potentielle du WP.1) à partir de la prochaine session.

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

52. À la précédente session du WP.1, le secrétariat du WP.29 avait donné des informations sur l'état actuel du document ECE/TRANS/WP.1/2020/3 (dans lequel sont décrites les futures initiatives de coopération entre le WP.1 et le WP.29). À la présente session, le secrétariat du WP.29 a informé le Forum mondial que le document avait été approuvé par le WP.29, qui se réjouissait de poursuivre sa coopération avec le WP.1.

53. Le secrétariat du WP.29 a également informé le WP.1 que la feuille de route concernant les systèmes de transport intelligents proposé pour la période 2021-2025 avait été approuvé à la dernière session du CTI (par. 28, document informel n° 8/Rev.5).

54. À l'invitation du WP.1, le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a présenté des informations sur les travaux en cours et sur l'évolution de la réglementation qu'il était prévu d'adopter compte tenu des progrès des technologies automobiles installées à bord des véhicules. Il a informé le WP.1 que le Règlement sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (Règlement ONU n° 157) était entré en vigueur en janvier 2021 et qu'il n'était applicable qu'à une certaine catégorie de véhicules, circulant à une vitesse maximale de 60 km/h et sur les autoroutes. Le GRVA travaillait actuellement sur l'élaboration d'amendements au Règlement n° 157 pour que ce dernier tienne compte de vitesses plus élevées et de la possibilité de changer de voie et qu'il s'applique à d'autres catégories de véhicules. Le Président du GRVA a expliqué que les principales activités de son groupe étaient axées sur la mise au point de prescriptions mondiales relatives à la conduite automatisée conformément aux deux accords sur les règlements applicables aux véhicules.

55. Le Royaume-Uni a présenté le document informel n° 9 soumis par l'Allemagne, la Finlande, la France, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède, qui retrace l'histoire du groupe informel d'experts de la conduite automatisée et qui présente les sujets sur lesquels pourraient porter ses futurs travaux. Le WP.1 a pris note du document informel n° 9 et la Présidente l'a invité à continuer de réfléchir à la manière dont ce document pourrait l'aider à faire avancer son plan de travail actuel.

56. La Présidente du WP.1 a évoqué la possibilité de tenir en 2022 une session ailleurs qu'au Palais des Nations afin de promouvoir le rôle du WP.1 au niveau mondial et les instruments juridiques internationaux relevant de son mandat. Le WP.1 a été invité à communiquer à la Présidente des observations et des suggestions.

57. Un représentant de la Division de la gestion des conférences de l'ONUG a informé le WP.1 de son enquête sur la satisfaction des clients. Les représentants du WP.1 ont été encouragés à y participer. L'enquête est disponible à l'adresse <https://icts-surveys.unog.ch/index.php/49871>.

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

58. La prochaine session du WP.1 se tiendra du 20 au 24 septembre 2021 à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 28 juin 2021.

XII. Adoption du rapport de la quatre-vingt-deuxième session (point 11 de l'ordre du jour)

59. Le WP.1 a adopté le rapport de sa quatre-vingt-deuxième session.
