



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

Genève, 20-24 septembre 2021

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

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-troisième session à Genève, du 20 au 24 septembre 2021, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suède.

2. Des représentants des États non membres de la CEE suivants étaient aussi présents : Australie, Brésil, Égypte, État de Palestine, Inde, Japon, Jordanie, Liban, Maroc, Nouvelle-Zélande et Tunisie.

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), Institute of Road Traffic Education (IRTE), 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 Caroline du Sud, de l'Université Johns Hopkins, de l'Université technique de Delft, de l'Université technique d'Eindhoven, de l'Université de Trente et du Massachusetts Institute of Technology 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 (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/176). Toutes les présentations Powerpoint utilisées pendant cette session sont disponibles sur le site Web du WP.1.



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

6. Le secrétariat a communiqué des informations actualisées sur les progrès réalisés en vue de l'adoption d'un nouveau plan d'action dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), portant sur la structure du plan, les avancées et les prochaines étapes, notamment le lancement public, qu'il est proposé d'organiser le 28 octobre 2021.

7. À la dernière session, le WP.1 a accueilli favorablement et approuvé le texte de la Charte des droits des victimes de la route (ECE/TRANS/WP.1/2021/1). À la présente session, le secrétariat a annoncé au WP.1 qu'il avait élaboré une brochure de présentation de la Charte (<https://unece.org/transport/publications/charter-road-traffic-victims-rights-joint-initiative-wp1-secretariat-and>). Le WP.1 est encouragé à appliquer celle-ci et à la promouvoir, selon qu'il conviendra.

8. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a donné au WP.1 des informations sur ses travaux, notamment sur les répercussions de ses projets, la stratégie qu'il prévoit d'adopter et les manifestations organisées pour promouvoir le Fonds (on trouvera plus d'informations sur la question à l'adresse <https://unece.org/un-road-safety-fund>).

9. L'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière a prononcé un discours dans lequel il a mis en avant ses principales initiatives et décrit ses activités de promotion de la sécurité routière. Le secrétariat de l'Envoyé spécial a présenté les faits marquants de 2021 et les activités prévues pour le reste de l'année.

10. Les délégations nationales et les organisations internationales avaient la possibilité de communiquer par écrit des informations sur les activités et initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière, notamment les modifications récemment apportées ou qu'il est prévu d'apporter à la législation sur la circulation routière et les manifestations devant se dérouler avant la prochaine session du WP.1. Aucune contribution écrite 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

11. Le WP.1 a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 à partir du paragraphe 31 (feu de marche arrière) en se fondant sur les documents informels n^{os} 1 et 10 (mars 2021). L'Allemagne a retiré sa proposition précédente relative au paragraphe 31. Le WP.1 est parvenu à un accord sur la révision des paragraphes 31, 32, 33 et 40. À la prochaine session, il reprendra son examen à partir du paragraphe 41. (Sous le point de l'ordre du jour intitulé « Questions diverses », le secrétariat a communiqué la formulation exacte de la disposition 29.2 déjà adoptée à la session de mars 2021.)

B. Permis de conduire

1. Proposition d'amendements

12. À la dernière session, le WP.1 a de nouveau invité le groupe informel d'experts des permis de conduire à élaborer, pour la présente session, une proposition d'amendements simplifiée dans laquelle seraient présentées différentes solutions susceptibles d'assurer un niveau minimal de sécurité dans le système actuel des permis de conduire nationaux et internationaux délivrés dans le cadre de la Convention de 1968, ainsi que d'éventuelles améliorations à apporter au système de permis. Il a en outre réaffirmé que cette proposition ne devait pas être fondée sur une approche fusionnée. À la présente session, le groupe informel d'experts a dit au WP.1 qu'il présenterait une version actualisée de la proposition

d'amendement à la prochaine session. La Présidente du WP.1 a rappelé l'importance de cette actualisation, qui répond aux instructions initiales du Groupe de travail, pour que des progrès rapides soient faits dans ce domaine.

13. La France a informé le WP.1 de la création d'un groupe de travail de la Commission européenne chargé d'étudier les modifications à apporter à la Directive européenne relative au permis de conduire (2006/126/CE) pour la prise en compte éventuelle du permis numérique. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a brièvement décrit sa nouvelle norme sur les permis de conduire (ISO/IEC 18013-5) et demandé à toutes les parties prenantes de viser l'interopérabilité à l'échelle mondiale en utilisant cette norme combinée aux catégories de véhicules et aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

14. La Fédération internationale de l'automobile (FIA) a présenté le document informel n° 9, qui propose un cadre conceptuel et une structure pour un éventuel répertoire des organismes autorisés à délivrer des permis de conduire internationaux. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction cette contribution et invité ses membres à adresser directement à la FIA leurs observations sur le document. Le WP.1 a demandé au secrétariat de faire traduire le document informel n° 9 en anglais, en français et en russe pour la prochaine session.

15. Le secrétariat a communiqué des informations actualisées sur l'élaboration d'une brochure intitulée « Convention d'application en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux », qui a été approuvée par le WP.1 à sa dernière session. Cette brochure est désormais disponible en anglais, en français et en russe sur la page Web de la CEE intitulée « Prevailing Convention for the issue/use of Domestic Driving Permits and International Driving Permits under the 1949 and 1968 Conventions on Road Traffic ».

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

16. À sa dernière session, le WP.1 a estimé que les questions de la formation des conducteurs, de leur apprentissage tout au long de la vie et de la sensibilisation aux principes de la circulation routière étaient de la plus haute importance pour améliorer la sécurité routière, dans le contexte des politiques de mobilité sûre et compte tenu des progrès rapides de la technologie des véhicules. À la présente session, le WP.1 a continué d'échanger des informations sur ce sujet. La Fédération européenne des auto-écoles (EFA) a fait une présentation sur les changements pouvant être apportés à la Directive européenne relative au permis de conduire, en mettant l'accent sur l'adaptation de la formation et des examens à l'évolution technique des véhicules. Dans sa présentation, l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) a expliqué la nouvelle norme ISO/IEC 18013-5 relative aux permis de conduire. La Présidente du WP.1 a invité l'EFA, l'AAMVA et la FIA à envisager la création d'un groupe informel d'experts des « permis numériques sur téléphones mobiles » et à réfléchir à de futures initiatives communes (qui seront examinées à l'avenir au titre du point 3 b i) de l'ordre du jour actuel).

C. Conduite automatisée

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

17. Dans le prolongement de la dernière session, au cours de laquelle le WP.1 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, et de la session informelle du 5 mai 2021, à laquelle les documents informels n°s 1, 2, 3, 4 et 5 ont été soumis et examinés, le Groupe de travail a décidé qu'un projet de résolution révisé serait élaboré, sur la base des débats tenus en mars et en mai. À cette fin, l'Allemagne, le Canada, la Finlande, la France, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni ont soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2021/2.

18. Le WP.1 a examiné en détail le document, y a apporté des révisions sur le fond et s'est mis d'accord sur cinq des sept parties principales qu'il contient (Préambule, Définitions, Recommandations relatives aux systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition, Recommandations à l'intention des conducteurs, et Recommandations à l'intention des fabricants de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition). Les dispositions ou les recommandations qui doivent encore faire l'objet d'un accord sont les suivantes : le type de véhicule auquel la résolution s'applique, dans la section Définitions (proposition de la Belgique) ; les alinéas a) et b) du point 3 des recommandations relatives aux systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition, qu'il est proposé de réunir ; les dispositions relatives aux aptitudes physiques et mentales, et une disposition supplémentaire (proposée par le Bélarus) relative à une situation dans laquelle le conducteur rend le contrôle dynamique au système, à la section des recommandations à l'intention des conducteurs. La révision des deux petites sections restantes, à savoir les recommandations à l'intention des Parties contractantes et la conclusion, doit encore être menée à bien.

19. Compte tenu des gros progrès réalisés dans la révision du document ECE/TRANS/WP.1/2021/2, le WP.1 a décidé de tenir une session extraordinaire avant le 10 décembre 2021 pour établir une version définitive du document. Le secrétariat a été prié d'étudier la possibilité d'organiser une session du WP.1 d'une journée avec interprétation en anglais, français et russe.

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

20. Le Royaume-Uni a présenté le document informel n° 1 sur la conduite à distance. Ce document de réflexion remplace le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2 précédemment soumis sur ce sujet. Au cours du débat, les représentants du WP.1 ont fait des observations, qui portaient principalement sur la définition du champ d'application du document, et sur la prise en compte des aspects de la conduite à distance relatifs à la sécurité. Le WP.1 a clos le débat en invitant le Royaume-Uni à examiner les observations formulées au cours de la présente session, notamment en ce qui concerne la définition du champ d'application et des objectifs, et à prendre en compte l'évolution de la technologie des systèmes de conduite à distance et ses avantages. Le Royaume-Uni a encouragé d'autres représentants à participer au travail de révision du document. Le Canada et les États-Unis ont estimé qu'il s'agissait là d'une initiative à long terme.

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

21. À la session précédente, le WP.1 avait décidé de continuer à débattre de ce sujet et à inviter des experts en sciences comportementales et cognitives à faire des exposés. À la présente session, un universitaire du Massachusetts Institute of Technology Age Lab a fait un exposé sur plusieurs questions liées à l'éventuelle utilisation de signaux optiques ou sonores dans les véhicules munis de systèmes de conduite automatisés ou de systèmes actifs d'aide à la conduite. L'Allemagne a présenté le document informel n° 2, où elle expose sa position. Le WP.1 a décidé que cette question devrait encore être examinée et figurer à l'ordre du jour de la prochaine session.

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

22. Le secrétariat a rappelé au WP.1 que la notification dépositaire (C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19) avait été publiée le 15 janvier 2021 et que les Parties contractantes avaient douze mois pour communiquer au Secrétaire général leur décision d'accepter ou de rejeter la proposition d'amendement.

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

23. Le secrétariat, ainsi que le Président et les deux Vice-Présidents du groupe d'experts chargé de rédiger un projet de nouvel instrument juridique sur les véhicules automatisés ont présenté le fruit de la première session de leur groupe (1^{er} septembre 2021). Ils ont dit au

WP.1 que celui-ci n'avait pas encore adopté son programme de travail et que cette tâche restait sa priorité. À cette fin, le groupe tiendra en novembre, en anglais uniquement, une réunion informelle (qui sera accueillie par le Gouvernement français, afin d'accélérer l'élaboration du programme de travail, qui doit être présenté à la deuxième session du groupe, en décembre. Le document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2021/2 (rapport de la session du 1^{er} septembre 2021) n'a pas été soumis car il sera adopté à cette prochaine session du groupe d'experts. Le Président du WP.1 a félicité les experts d'avoir tenu leur session inaugurale et souligné la nécessité de centrer leurs débats sur la mise en œuvre du mandat du groupe (conformément à l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6).

D. Les facteurs humains et la conduite automatisée : des questions clés pour la circulation routière de demain

24. À la quatre-vingt-unième session du WP.1, plusieurs universitaires réputés ont fait des exposés. Ils ont été invités à intervenir régulièrement lors des sessions suivantes. À la présente session, l'échange de vues s'est poursuivi avec les contributions d'éminents universitaires et spécialistes (document informel n° 7) sur des questions allant des études approfondies du futur et des systèmes d'anticipation à l'immunité collective appliquée aux véhicules automatisés dans la circulation routière, en passant par l'interface homme-machine dans le domaine de l'intelligence artificielle, l'automatisation, les facteurs humains et la déontologie. Le WP.1 a décidé de poursuivre l'échange de vues sur ce point de l'ordre du jour.

25. Le Canada et la Présidente du WP.1 ont présenté le document informel n° 11, où il est proposé d'élaborer un ensemble de principes clés pour la sécurité des véhicules automatisés et les besoins centrés sur l'humain. Le WP.1 n'a pas examiné le document en détail. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

26. À sa quatre-vingt-unième session, le WP.1 a mené à son terme l'examen du rapport final du Groupe d'experts (ECE/TRANS/WP.1/2019/4). À la présente session, le WP.1 a repris puis achevé son examen des propositions du Groupe d'experts visant à modifier les annexes 1 et 3 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir document ECE/TRANS/WP.1/2019/5). Il a remercié le Groupe et son Président (Belgique) pour l'important travail effectué. Il a demandé au secrétariat de présenter les versions finales des documents ECE/TRANS/WP.1/2019/4 et ECE/TRANS/WP.1/2019/5 (qui devraient intégrer les délibérations et les décisions du WP.1) à la session suivante du WP.1, en vue d'une éventuelle adoption.

27. Le secrétariat a rappelé au WP.1 que le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif avaient approuvé la demande de prorogation du mandat du Groupe d'experts jusqu'à la fin de 2022. La prochaine session devrait avoir lieu le 25 octobre 2021. En 2022, deux sessions ont été programmées, le 30 mai et le 30 novembre.

28. 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). Il a indiqué que la quasi-totalité des images de signaux et panneaux routiers avaient été intégrées à cette base de données et que 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 sera accessible au public, mais il n'aura pas de caractère contraignant tant que la proposition d'amendement ne sera 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

29. La Présidente a dit au WP.1 à sa quatre-vingt-unième session que l'examen et la révision de la R.E.1 (ECE/TRANS/WP.1/173) s'achèveraient avec l'adoption de la nouvelle annexe VIII. Le WP.1 a noté que l'examen de l'annexe VIII avait été achevé à la présente session.

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

30. Le WP.1 a terminé son examen du document ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1. Il a demandé au secrétariat d'y annexer la version finale au document ECE/TRANS/WP.1/173 en tant qu'annexe VIII intitulée « Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables : examen des enjeux de la sécurité routière en Asie du Sud-Est ». Le document complet doit être présenté pour une éventuelle adoption à la prochaine session.

31. À la dernière session, 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, sous forme de webinaire. Ces exposés traitaient de la nécessité sociale de ces modes de transport et de leurs conséquences sur la sécurité, les embouteillages et l'environnement. Ce webinaire a aussi été l'occasion de célébrer le trentième anniversaire de l'Institute of Road Traffic Education (IRTE). À la présente session, le WP.1 a pris note du document informel n° 3, dans lequel sont résumés les messages clés du webinaire.

32. Un universitaire de l'Université catholique de Milan a fait un exposé sur les avantages et les inconvénients de l'utilisation des deux-roues motorisés dans les pays à revenus faibles ou intermédiaires et, au nom de la Boda Boda Safety Association of Kenya, un autre exposé sur le métier de motocycliste commercial au Kenya.

33. La Présidente du WP.1 a invité la FIM à présenter – à la prochaine session – ses travaux et son expérience dans le domaine des modes de transport informels.

C. Engins de mobilité personnelle et autres machines facilitant une mobilité durable et inclusive

34. Les représentants auprès du WP.1 ont continué à fournir à la Lituanie des informations sur la législation relative aux dispositifs de mobilité personnelle pour qu'elle les synthétise, ce qui lui a permis de soumettre et de présenter le document informel n° 10. La Présidente a invité les représentants à continuer de fournir ce type d'informations à la Lituanie pour que le document soit actualisé en permanence.

35. La Présidente et le représentant de l'Université de Caroline du Sud ont fait des présentations générales, respectivement sur l'évolution de l'environnement urbain et les effets des progrès des technologies de la mobilité sur la réalisation des principes des objectifs de développement durable (ODD) en matière de sécurité, de durabilité, de diversité, d'inclusion et d'équité, ainsi que sur les possibilités offertes par les dispositifs de mobilité personnelle et les mesures prises par les pays pour les déployer en toute sécurité et avec succès. L'exposé sur les dispositifs de mobilité personnelle tenait compte du document informel n° 5 (mars 2021), établi par la Présidente avec la participation du Ministère des transports de Nouvelle-Zélande, de l'Université Johns Hopkins et de l'Université de Caroline du Sud.

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

36. Le WP.1 a repris l'examen de la partie du document informel n° 4 relative à son mandat (version du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 modifiée, en mode de suivi des modifications), et continué d'y apporter des modifications. Il reprendra l'examen des questions encore en suspens dans cette partie à la session suivante. Le secrétariat a donné au WP.1, à sa demande, des informations sur la résolution de l'Assemblée générale (A/RES/65/276 du 3 mai 2011) qui régleme la participation de l'Union européenne aux travaux de l'Organisation des Nations Unies.

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

37. À la dernière session, la Suède a soumis et présenté le document informel n° 8 (mars 2021), 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 avec satisfaction le document et invité la Suède à le parfaire. À cette fin, la Suède a soumis à la présente session le document informel n° 8, dans lequel elle propose une contribution potentielle du WP.1 en lien avec les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies ainsi qu'une définition du terme « blessure grave ». Le WP.1 a accueilli avec intérêt la proposition de la Suède et décidé d'examiner, à sa session suivante, les trois questions clefs proposées dans le document informel n° 8, à savoir : a) la définition du terme « blessure grave » ; b) l'élaboration d'un programme de travail à long terme (2022-2030) comprenant des activités et des réalisations attendues pour lutter contre les blessures graves à l'échelle mondiale ; c) la mise en place d'évaluations biennales.

38. Compte tenu de la demande adressée par la CTI à ses organes subsidiaires d'aligner leurs travaux sur sa stratégie, à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030, le WP.1 a organisé et accueilli :

a) Un atelier d'une demi-journée sur les politiques de sécurité routière durables contribuant à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 dans les pays participant au projet de soutien aux transports du Partenariat euro-méditerranéen EUROMED (Égypte, État de Palestine, Israël, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie) ;

b) Un débat, qui fera suite à des exposés d'Imola Living Lab (un groupe représentatif composé de membres du monde universitaire, de la société civile, de centres de réadaptation médicale et d'autorités locales) sur son plan d'action transversal innovant visant à réaliser le Programme 2030 (document informel n° 5 et 5/Add.1).

39. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction les présentations nationales de l'Égypte, de l'État de Palestine, d'Israël, de la Jordanie, du Liban et du Maroc et invité les pays participant à EUROMED à présenter régulièrement des informations actualisées lors des prochaines sessions. Les exposés d'Imola Living Lab ont également été très appréciés et le WP.1 attend avec intérêt d'autres informations concernant cette initiative ainsi que d'éventuelles proposition de coopérer avec lui.

40. À l'initiative du Canada et des États-Unis, le WP.1 a décidé d'organiser à sa session suivante un débat ou une table ronde sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants en tant que facteur d'insécurité routière dans le contexte de la cible 3.6 des ODD.

IX. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

41. Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a communiqué des informations sur les évolutions récentes. Les propositions visant à ouvrir le Règlement ONU n° 157 (systèmes automatisés de maintien dans la voie) à d'autres types de véhicules, à faire passer la limite de vitesse de 60 à 130 km/h et à modifier les

dispositions relatives à la manœuvre de changement de voie présentent un intérêt particulier pour le WP.1.

42. Le Président du GRVA a appuyé la proposition d'organiser (sous réserve de l'approbation des membres du GRVA et du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)) une manifestation conjointe avec le WP.1 en 2022, afin d'inciter les acteurs de la sécurité routière à partager des points de vue et des données d'expériences sur les progrès technologiques rapides réalisés récemment. Le Président du GRVA a souligné l'importance d'une coopération étroite entre le WP.1 et le GRVA.

43. Le WP.1 a examiné le document informel n° 9 (mars 2021) et proposé que le groupe informel d'experts de la conduite automatisée contribue au programme de travail du WP.1 en étudiant la définition et le rôle du conducteur, l'éducation et la formation des conducteurs, la conduite à distance, et envisage la possibilité de s'associer au groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) du WP.29 pour élaborer un glossaire sur les véhicules automatisés.

44. La Présidente du WP.1 a de nouveau souligné qu'il était important de tenir en 2022 une session en dehors du Palais des Nations afin de promouvoir le rôle du WP.1 au niveau mondial et les instruments juridiques internationaux relevant de son mandat, qui mettrait tout particulièrement l'accent sur la mobilité inclusive. Le WP.1 a été invité à faire à la Présidente des observations et des suggestions.

45. La Présidente du WP.1 et Life International ont indiqué aux représentants que le prochain Festival mondial du film sur la sécurité routière se tiendrait en février 2022 à l'occasion de la session de la CTI.

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

X. Date de la prochaine session (point 9 de l'ordre du jour)

47. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 7 au 11 mars 2022 à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 10 décembre 2021.

XI. Adoption du rapport de la quatre-vingt-troisième session (point 10 de l'ordre du jour)

48. Le WP.1 a adopté le rapport de sa quatre-vingt-troisième session.
