



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

Genève, 13-17 mars 2023

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

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-sixième session à Genève, du 13 au 17 mars 2023, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Les représentants des États membres de la CEE suivants ont participé à la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Tchéquie, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Les États non membres de la CEE suivants étaient aussi représentés : Angola, Brésil, Égypte, Inde, Japon, Liban, Maroc et République de Corée.
3. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après ont également participé à la session : American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), Fédération européenne des auto-écoles (EFA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des piétons (FIP), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Fondation Laser International, Law Commission of England and Wales, Fédération routière internationale, Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Projet EuroMed Transport et Institut « Panos Mylonas » (Grèce).
4. Les établissements universitaires ci-après étaient aussi représentés : Université de Bologne (Italie), Université Bar Ilan (Israël) et Université de Caroline du Sud (États-Unis).

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.1/182). Il a pris note des documents informels n° 1 et n° 1/Rev.1, présentant un calendrier provisoire des travaux de la session, ainsi que du document informel n° 12, où figurait la liste des orateurs participant aux différentes tables rondes de la session.



6. Les représentants du WP.1 se sont plaints d'une mauvaise organisation à la Villa Les Feuillantines et ont vivement déploré d'avoir dû faire jusqu'à trois heures de queue pour obtenir un badge leur donnant accès au Palais des Nations. Le WP.1 a estimé que cette situation était inacceptable et a exprimé l'espoir que les procédures de sécurité s'amélioreraient rapidement afin que l'accès aux locaux de l'ONU à Genève puisse se faire de manière aussi fluide que possible.

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

7. À sa dernière session, le WP.1 avait examiné et révisé le document ECE/TRANS/WP.1/2022/2 (qui actualise la colonne relative à l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI) figurant dans le document ECE/TRANS/2022/3). À la session en cours, le WP.1 a officiellement adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1 en tant que contribution à la Stratégie.

8. La Présidente du WP.1 et le secrétariat ont informé le Forum mondial des faits récents et des activités menées par le CTI en matière de sécurité routière (document informel n° 8). Le secrétariat a présenté un exposé (document informel n° 17) sur le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 (ECE/TRANS/2023/7) et la décision 14 du CTI (document informel n° 6/Rev.5). S'agissant du document ECE/TRANS/2023/7, la Présidente a annoncé au WP.1 qu'il allait s'atteler, à la session de septembre, à la suite à donner à la demande du CTI de soumettre ses premières contributions afin d'améliorer le document en question (« dans les domaines du plan correspondant à ses travaux »).

9. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a communiqué des informations sur ses travaux, les répercussions de ses projets, la stratégie qu'il prévoyait d'adopter, les synergies envisagées avec les groupes de travail, ainsi que sur les futures manifestations à organiser pour promouvoir la collecte de fonds pour ses activités. Le WP.1 a pris note de la suggestion du Canada selon laquelle le Fonds pourrait accepter des contributions en nature. Le Canada s'est déclaré prêt à fournir à cet égard des compétences spécialisées et une aide au renforcement des capacités.

10. L'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière a fait le point (par message vidéo) sur les récentes activités menées avec son secrétariat en matière de promotion de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies. Dans son intervention, Lee Joo Min, Président de l'Autorité coréenne de la circulation routière, a mis en avant les activités réalisées par son pays dans le domaine des véhicules automatisés et a félicité le WP.1 pour son engagement de longue date dans ce domaine.

11. Les délégations des États et les organisations internationales n'avaient pas communiqué par écrit d'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 qui se dérouleront avant la prochaine session du WP.1.

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

12. Le WP.1 a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.3, qui contient une série de propositions d'amendements, présentées par l'Italie, aux articles 25 *bis* et 32, à l'annexe 1 et à l'annexe 5 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le secrétariat a informé le WP.1 du processus d'amendement et du calendrier prévus selon l'article 49 de la Convention.

B. Permis de conduire

1. Proposition d'amendements

13. Le WP.1 a commencé à examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2023/1 (contenant une proposition d'amendements relative aux permis de conduire soumise par l'ISO en réponse à une demande faite par le WP.1 à la dernière session). Les représentants ont échangé leurs points de vue sur la proposition, notamment sur son articulation avec la directive européenne relative au permis de conduire. La Fédération internationale de l'automobile (FIA) s'est déclarée préoccupée par les coûts liés à la modification des permis de conduire internationaux et a informé le WP.1 de son intention de présenter d'autres propositions sur cette question à la prochaine session. Le Danemark a soumis le document informel n° 13, qui contient ses réflexions sur le document ECE/TRANS/WP.1/2023/1. Les débats se poursuivront à la prochaine session.

14. La Fédération européenne des auto-écoles (EFA) a fait un exposé sur la récente proposition de révision de la directive européenne relative au permis de conduire, à savoir une proposition de la Commission européenne prévoyant une mise à jour des exigences en matière de permis de conduire numériques et un meilleur contrôle de l'application transfrontière des règles de circulation routière dans les États membres de l'UE.

15. L'AAMVA, qui célèbre cette année son 90^e anniversaire, a rendu compte de son initiative de permis numérique mobile. Le WP.1 a invité l'EFA et l'AAMVA à continuer à lui communiquer régulièrement des informations à jour.

16. La FIA a présenté le document informel n° 2 (une version actualisée du document ECE/TRANS/WP.1/2022/1/Rev.1, contenant une liste des organismes autorisés à délivrer des permis de conduire internationaux). Le Danemark (dans le document informel n° 14) et d'autres pays ont apporté des contributions à intégrer dans la prochaine révision du document précité.

C. Conduite automatisée

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

17. Dans le domaine de la conduite à distance, le Royaume-Uni a présenté le document informel n° 1/Rev.2 (septembre 2021) (soumis conjointement avec la Finlande et l'Allemagne), et la Finlande le document informel n° 16 (soumis conjointement avec le Royaume-Uni) portant sur la télégestion. Les États-Unis d'Amérique ont jugé prématuré de publier des documents sur ce sujet. Le thème a suscité de l'intérêt et le WP.1 a décidé d'en poursuivre l'examen dans le cadre de tables rondes.

18. Le WP.1 a organisé un débat sur le thème de la conduite à distance, auquel ont participé des orateurs invités représentant l'Allemagne et les organismes suivants : Street Drone (Royaume-Uni), Law Commission (Royaume-Uni), Vay (Allemagne) et BAST (Allemagne) (document informel n° 12). Le WP.1 a accueilli avec intérêt les exposés et a remercié les orateurs d'avoir partagé leurs connaissances et leur expérience.

19. La Présidente a décidé que, pour la prochaine session, les thèmes de la conduite à distance et de la télégestion seraient traités dans le cadre du point 3 c) i) de l'ordre du jour, renommé « activités à distance liées à la conduite ».

3. Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés

20. L'un des vice-présidents du Groupe d'experts a fourni des informations sur les discussions en cours et sur les progrès d'ensemble réalisés par le Groupe jusque-là, notamment à sa session de décembre 2022. La Présidente du WP.1 a rappelé une décision du CTI de février 2023 (Liste des décisions adoptées à la quatre-vingt-cinquième session du CTI, le 24 février 2023, document informel n° 6/Rev.5, par. 23). Cette décision concerne l'approbation de la prolongation du mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel

instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés jusqu'en décembre 2024, celui-ci s'employant en premier lieu à : i) évaluer de manière collective toute lacune dans les conventions et résolutions relevant du WP.1 ; et à ii) recenser les questions qui doivent être traitées. Après avoir examiné les incidences de la décision du CTI sur le programme de travail du Groupe d'experts, le WP.1 a demandé au secrétariat du Groupe d'experts de revoir l'ordre du jour de la prochaine session (4 et 5 mai 2023) afin de prendre en compte les points a) i) et ii) de la décision 23 du CTI. Le WP.1 a invité le Groupe d'experts à appliquer cette décision de manière complète et cohérente en élaborant un plan de travail assorti d'un état des lieux et d'un calendrier.

21. La Présidente du WP.1 a invité le secrétariat du Groupe d'experts à étudier la possibilité de porter à deux jours la durée de la réunion de novembre 2023.

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

4. Facteurs humains et conduite automatisée

22. 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 clefs relatifs à la sécurité des véhicules automatisés et aux besoins des humains. À cette fin, il a organisé une table ronde à laquelle ont participé des représentants de l'Université Bar Ilan (Israël), de l'ANAS (Italie) et d'ITS Japan (document informel n° 12). Les exposés présentés ont été très instructifs et bien accueillis par le WP.1. Vu l'importance du sujet, le WP.1 a décidé de poursuivre ses travaux sur la question, en tenant compte des contributions et des points de vue présentés pendant les tables rondes, afin de mettre à jour le document informel. Le document informel n° 11/Rev.1 (septembre 2021) n'a pas été soumis.

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

23. Le WP.1 a poursuivi l'examen de la question des signaux optiques ou sonores des véhicules munis de systèmes de conduite automatisés ou de systèmes actifs d'aide à la conduite qui servent à indiquer l'état du véhicule. Les Pays-Bas ont présenté le document informel n° 3 sur la reconnaissance des systèmes de conduite automatisés par les agents de la force publique, qui vise à encourager des débats constructifs débouchant sur des résultats tangibles. Après un échange de vues instructif, le WP.1 a décidé qu'un débat devait être organisé sur ce thème à la prochaine session pour en examiner tous les aspects plus en détail. Les Pays-Bas ont été invités à prendre en compte les points de vue exprimés et à réviser le document en conséquence. Ils ont proposé aux participants au WP.1 de travailler en collaboration avec les responsables concernés au niveau national afin d'améliorer le document informel.

6. Circulation routière du futur : enjeux et perspectives dans les villes

24. Le WP.1 a examiné dans le cadre d'une table ronde les tendances mondiales qui façonneront la circulation routière à l'avenir. Des intervenants du Ministère des transports SENATRAN (Brésil), de la commune de Loano (Italie) et de Transpolis (France) ont participé activement à la table ronde (document informel n° 12). Le WP.1 a accueilli ces contributions avec satisfaction et a souhaité que le sujet reste à l'ordre du jour des prochaines sessions.

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

25. Le Président du Groupe d'experts a informé le WP.1 de l'avancement de l'élaboration de trois documents officiels 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. Ces documents seront soumis en tant que documents officiels à la session de septembre, mais les Parties contractantes sont invitées, dans l'intervalle, à commencer à examiner les documents informels n^{os} 9, 10 et 11 (en anglais uniquement).

26. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a également informé le WP.1 des travaux menés par le Groupe, en mettant l'accent sur les nouveaux signaux routiers qu'il est recommandé d'ajouter à la Convention de 1968 dans cinq domaines prioritaires : les cyclistes, les véhicules électriques, les piétons, la micromobilité et les zones à émissions limitées. La Belgique, le Danemark (documents informels n^{os} 4, 4/Rev.1 et 5), le Portugal, la Suède et l'Union européenne ont fait des observations de fond. En conséquence, le WP.1 a demandé au secrétariat d'organiser une réunion intergouvernementale informelle afin que les Parties contractantes à la Convention de 1968 aient la possibilité d'examiner toutes les questions relatives aux recommandations concernant les cinq domaines prioritaires.

27. 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.

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

A. Approche systémique de la sécurité

28. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2022/5/Rev.1 en se concentrant sur l'interprétation des termes accident, collision et choc. À la suite de la discussion, il a invité la Suède à réviser le document en utilisant la terminologie préconisée et à le soumettre à nouveau à la session suivante.

29. Le WP.1 a invité les participants à continuer à faire part des meilleures pratiques adoptées et des enseignements à retenir, afin de contribuer à l'élaboration d'un guide relatif aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents, qui sera soumis à l'examen du WP.1. Dans ce contexte, le WP.1 a pris note de l'intention du Canada d'organiser dans un premier temps, à l'été 2023, un atelier en ligne consacré aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.

B. Examen des obstacles à la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire

30. Le WP.1 a examiné et revu le document ECE/TRANS/WP.1/2022/6 dans lequel sont recommandées des mesures et des orientations à considérer face aux problèmes de sécurité routière liés aux modes de transport non réglementés. Le document révisé (qui deviendra le document ECE/TRANS/WP.1/2022/6/Rev.1 à la prochaine session) a été approuvé en tant que base des travaux futurs dans ce domaine. L'Institute of Road Traffic Education (IRTE), basé à Delhi, a fait un exposé sur les activités qu'il avait engagées en Inde et en Asie du Sud-Est pour promouvoir les principes de sécurité routière incorporés dans les conventions sur la circulation et la signalisation routières. Une importance particulière était accordée à la notion de partage des responsabilités entre les usagers de la route et à la sélection des mesures devant être prises par les responsables des infrastructures routières dans ce domaine. Le WP.1 a dit combien il appréciait les travaux de l'IRTE visant à faire connaître les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et à réduire le nombre de blessés de la route dans les pays en développement. L'IRTE a annoncé au WP.1 qu'il avait prévu d'organiser une manifestation spéciale de portée mondiale dans ses locaux, à New Delhi, du 29 novembre au 1^{er} décembre 2023 pour célébrer le dixième anniversaire de la session extraordinaire du WP.1 qui s'était déroulée dans cette ville en 2013. Cette manifestation mettrait l'accent sur les politiques de sécurité routière qui améliorent la mobilité dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. De plus amples informations seraient communiquées à la prochaine session. Le WP.1 s'est félicité de cette initiative.

31. L'Angola a présenté les efforts déployés par le pays pour améliorer la sécurité routière, en particulier s'agissant des moto-taxis. Le WP.1 a remercié l'Angola pour sa présence et pour sa contribution et a exprimé l'espoir qu'il participerait régulièrement au Forum mondial. Le WP.1 a invité l'Angola à envisager d'adhérer aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière.

32. Une table ronde sur les politiques axées sur les problèmes de sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire a été organisée avec la participation de l'IRTE (Inde), de l'Université catholique (Italie) et de l'ESEC/Institut polytechnique de Coimbra (Portugal). Le WP.1 a remercié les intervenants et a déclaré qu'il poursuivrait les travaux sur cette question. Il a pris note de la proposition du Canada d'inviter le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse à participer au WP.1 et à contribuer aux travaux sur ce sujet.

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

33. La Lituanie a communiqué des informations sur la législation adoptée dans différents pays en matière d'engins de mobilité personnelle tels que les trottinettes électriques (document informel n° 4/Rev.1 (mars 2022)). Les représentants des délégations participant aux travaux du WP.1 sont invités à continuer d'envoyer des informations actualisées à la Lituanie pour les futures versions révisées.

34. Les participants du WP.1 ont échangé leurs points de vue au cours d'une table ronde consacrée aux possibilités, aux risques et aux enjeux en matière de sécurité routière associés aux engins de mobilité personnelle, à laquelle ont participé des représentants de la Fédération internationale des piétons (document informel n° 15), de l'Institut « Panos Mylonas » (Grèce) et du Conseil de la sécurité routière de la province de Malopolska (Pologne) (document informel n° 12).

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

35. Le WP.1 a poursuivi l'examen de son règlement intérieur, en particulier des articles 21, 22, 27 et 28 (document informel n° 7). Il a introduit quelques changements et a invité les participants à examiner les modifications qu'il est proposé d'apporter aux articles 27 et 28. La Présidente du WP.1 a invité tous les représentants à étudier la question du quorum dans le contexte de la prise de décision et du vote.

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

36. À cette session, le WP.1 a réfléchi, sur la base du document informel n° 6 (soumis par l'Italie et la Suède), 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 bouleversent le cours de l'existence), ainsi qu'aux autres mesures spécifiques à appliquer en complément de cette approche. Le document est une contribution potentielle du WP.1 à la réalisation des cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU, ainsi qu'au « Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 » (ECE/TRANS/2023/7). Les auteurs du document invitent les participants intéressés du WP.1 à apporter également leur concours.

37. À cet égard, la Présidente a informé le WP.1 des initiatives récentes du projet Living Lab d'Imola, en particulier de la manifestation consacrée en décembre 2022 aux politiques en matière d'inclusion, de rééducation et de réadaptation après un accident, et des initiatives futures fondées sur le programme du WP.1.

38. Le WP.1 a organisé un débat d'experts sur le thème de la conduite sous l'empire des drogues ou de l'alcool en tant que facteur d'insécurité routière dans le contexte de la cible 3.6 des objectifs de développement durable. Parmi les intervenants figuraient des représentants de la police fédérale des autoroutes du Brésil, du Département de la circulation (DETRAN/PA) de l'État de Pará au Brésil, du Ministère de l'intérieur (police des transports) de l'Italie et du Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie. Le WP.1 a remercié les participants pour leurs exposés enrichissants et instructifs et a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour des prochaines sessions.

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

39. Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a rendu compte des activités relatives à la conduite automatisée ci-après, menées par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)/GRVA : 1. Règlement ONU n° 157 ; 2. système actif d'aide à la conduite et technologie de transition vers l'automatisation ; 3. révision de tous les règlements pour tenir compte des avancées technologiques ; 4. activités liées aux domaines de travail sur les prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) et sur les méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD) ; 5. collaboration entre le WP.1 et le WP.29 ; et 6. communication entre les véhicules. Il a en outre indiqué que les entreprises du secteur espéraient disposer d'un cadre réglementaire d'ici à 2025. Le Président du GRVA a également rendu compte de la collaboration entre le WP.1 et le WP.29 (sur laquelle le CTI était revenu à la dernière session). Il a signalé que le WP.29 examinerait la question à sa session de juin 2023 et entendait élaborer une proposition de coopération au niveau des groupes de travail, c'est-à-dire entre le WP.1 et le WP.29. La Présidente du WP.1 s'est félicitée de cette initiative qui fournira des orientations claires sur la manière de participer efficacement aux travaux du WP.29, notamment avec les parties intéressées.

40. Le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée (IGEAD) a fait le point sur les progrès réalisés par le groupe en ce qui concerne les rôles de l'entreprise, les rôles de l'être humain, la conduite à distance et la télégestion. Il a également été rendu compte de l'atelier sur les prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes et la conduite automatisée organisé en novembre 2022 à La Haye, qui avait été bien accueilli.

41. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction les exposés et les déclarations des membres du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports (Égypte, Israël, Maroc).

42. Le Forum mondial a été informé de l'organisation prévue les 21 et 22 novembre 2023 (date à confirmer), à Rome, d'une manifestation conjointe ANAS (Italie) – Projet EuroMed de soutien aux transports, consacrée à la sécurité routière. De plus amples informations seront communiquées dès qu'elles seront disponibles.

43. Laser International a fourni des informations sur ses activités récentes. La fondation a présenté des courts métrages sur la sécurité routière et a invité le WP.1 à participer au Festival international du film sur la mobilité urbaine, qui devrait se tenir le 18 octobre 2023 à Carcassonne (France). On peut trouver des informations complémentaires sur le site <https://filmfreeway.com/InternationalRoadSafetyFilmFestival/>.

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

44. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 25 au 29 septembre 2023 à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 3 juillet 2023. Il n'est pas possible d'y participer à distance, par Internet.

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

45. Le Forum mondial a adopté le rapport de sa quatre-vingt-sixième session.
-