



---

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

Genève, 18-22 mars 2024

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

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-huitième session à Genève, du 18 au 22 mars 2024, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après ont participé à la session : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse.
2. Les États non membres de la CEE ci-après étaient aussi représentés : Algérie, Angola, Brésil, Cameroun, Égypte, Inde, Japon, Liban, Maroc, République de Corée, Thaïlande et Zimbabwe.
3. Des représentants des organismes des Nations Unies et des organisations non gouvernementales ci-après ont également participé à la session : Union européenne, Union internationale des télécommunications (UIT), American Automotive Policy Council, Amazon.com. Inc, Fédération internationale de l'automobile (FIA), International Motorcycle Manufacturers' Association (IMMA), Fédération internationale des piétons (FIP), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), International Road Federation (IRF), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports, Politecnico de Milan et Road Safety Institute Panos Mylonas.
4. Des représentants des établissements universitaires et des organismes du secteur privé ci-après étaient également présents : ANAS-Gruppo, Université Johns Hopkins, Université de Caroline du Sud (États-Unis), Université de Bologne (Italie) et Université Bar-Ilan (Israël).

**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.1/186) et a pris note des documents informels n° 1 et n° 4, qui contenaient, respectivement, un calendrier provisoire de la session et une liste des intervenants.



6. Le secrétariat a informé le WP.1 que l'utilisation non autorisée d'images ou de tout autre document protégé par le droit d'auteur sans l'accord préalable et approprié du titulaire du droit était strictement interdite et contraire aux règles et règlements de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Par conséquent, tous les exposés soumis à la CEE, à quelque titre que ce soit, devaient porter une mention adéquate relative au droit d'auteur, formulée comme suit : « Droit d'auteur [date] [auteur], tous droits réservés. Pour les autorisations de reproduction et toute autre question, prière d'écrire à l'adresse suivante : [adresse de courriel de l'auteur] ». En outre, les participants aux travaux du WP.1 ont été informés qu'en soumettant des exposés ou des documents, ils déclaraient détenir les droits afférents à l'ensemble du contenu, du texte et des images qui y figuraient, qu'ils avaient l'autorisation du titulaire de ces droits ou que le contenu faisait l'objet d'une licence Creative Commons ou d'une licence d'utilisation équivalente au domaine public. Tous les frais résultant de l'utilisation non autorisée d'images, de textes, de figures ou d'autres documents seraient entièrement à leur charge. Le WP.1 a pris note de ces informations.

7. M. N. Srinivasan, Administrateur associé pour la recherche et le développement de programmes, a prononcé un discours liminaire au nom de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et du Département des transports des États-Unis. Sur les neuf premiers mois de 2023, le taux de mortalité avait régressé, s'établissant à 1,25 décès pour 100 millions de véhicules-miles parcourus. Ce chiffre se situait en dessous du taux de 1,34 décès pour 100 millions de véhicules-miles parcourus projeté pour la période correspondante en 2022, mais il fallait néanmoins encore réduire le nombre de blessés et de morts sur les routes aux États-Unis. Un certain nombre d'initiatives avaient été envisagées à cette fin ou étaient déjà en cours. Par exemple, le pays avait lancé la toute première stratégie nationale de sécurité routière (NRSS), qui regroupait les activités menées par les différents services du Département des transports des États-Unis et prévoyait toute une série d'actions visant à réduire sensiblement le nombre de blessés graves et de morts sur les routes aux États-Unis ; une approche systémique de la sécurité était appliquée pour garantir l'intégration de tous les éléments, à savoir la sécurité des usagers de la route, la sécurité des véhicules, la sécurité des routes, les vitesses de sécurité et l'efficacité des soins après un accident ; les travaux du National Center for Statistics and Analysis (Centre national de la statistique et de l'analyse) avaient permis d'étayer efficacement les décisions relatives aux investissements destinés à renforcer la sécurité routière. M. Srinivasan a également souligné qu'il était important que la distraction des conducteurs soit prise en considération dans la stratégie NRSS. Les accidents dans lesquels il avait été établi qu'au moins un conducteur était distrait avaient fait plus de 10 000 morts et 1,3 million de blessés en 2019. Ils avaient également engendré des coûts économiques de près de 100 milliards de dollars (soit près d'un tiers de l'ensemble des coûts liés aux accidents). Enfin, M. Srinivasan a engagé le WP.1 à consulter la publication phare de la NHTSA intitulée « Countermeasures That Work » (Des contre-mesures qui donnent des résultats), qui constituait un guide de référence pour les bureaux fédéraux de la sécurité routière et qui visait à les aider à adopter des mesures de sécurité routière efficaces et fondées sur des données scientifiques (<https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures/countermeasures-that-work>). Les participants ont ensuite eu la possibilité de poser des questions. Le WP.1 a remercié M. N. Srinivasan d'avoir pris le temps de participer à la session.

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

8. À sa précédente session, le WP.1 avait examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1 et y avait apporté des modifications. À la session faisant l'objet du présent rapport, le document ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.2 a été présenté pour information et adoption officielle uniquement. Le WP.1 a adopté ce document.

9. La Présidente a fourni des informations sur la session de février 2024 du Comité des transports intérieurs (CTI) (document informel n° 6/Rev.4 du CTI) en mettant l'accent sur les décisions relatives à la sécurité routière.

10. À sa précédente session, le WP.1 avait commencé à analyser la version révisée du « Plan d'action de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour la sécurité

routière 2023-2030 » (ECE/TRANS/2023/7) et avait décidé de créer un groupe informel chargé d'élaborer sa contribution et d'établir un projet de document pour examen à la session faisant l'objet du présent rapport. La version finale du document informel n° 2 n'a pas encore été établie, mais le groupe informel devrait continuer à travailler sur ce document et le soumettre à la prochaine session. En particulier, le groupe informel s'efforcera d'intégrer dans le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière la question du fardeau à long terme des traumatismes « mineurs et modérés » dus aux accidents de la circulation (en plus des blessures plus graves qui mettent la vie en danger).

11. À sa précédente session, sur la base de la décision 23 adoptée par le CTI en février 2023, le WP.1 avait demandé au Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (LIAV) d'établir une version de synthèse des documents informels n° 5 (septembre 2023) et n° 11 (septembre 2023), car ces deux documents étaient fondés sur des approches différentes. La présidence du LIAV avait soumis le document informel n° 5 (mars 2024) à cette fin. Le WP.1 a décidé de poursuivre à sa prochaine session les travaux relatifs au mandat du LIAV conformément au document informel n° 5 (mars 2024).

12. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a informé le WP.1 de ses travaux en cours et futurs en présentant la publication « Global outlook for strengthening national road safety systems » (Perspectives mondiales concernant le renforcement des systèmes nationaux de sécurité routière). Les priorités du Fonds en matière de financement pour la période 2025-2030 étaient les suivantes : l'adoption et l'application de textes législatifs et normatifs alignés sur les instruments juridiques et les meilleures pratiques de l'ONU, et la mise en place de mécanismes de financement nationaux durables pour la sécurité routière.

Un Forum de haut niveau consacré aux annonces de contributions en vue de la reconstitution du Fonds se tiendra en marge de la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui aura lieu au Maroc du 18 au 20 février 2025. Les entités qui participent aux travaux du WP.1 ont été invitées à envisager d'annoncer des contributions.

13. 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 2023, l'Envoyé spécial s'est rendu dans 28 pays ; il a collaboré avec les États Membres de l'ONU et avec des ministères des finances en vue de promouvoir une augmentation des investissements nationaux dans la sécurité routière ; il a fait mieux connaître le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, ce qui a permis d'établir des partenariats avec 26 États Membres et des entités du secteur privé ; il a lancé au Maroc la deuxième édition du prix Kofi Annan pour la sécurité routière ; et il a organisé la septième réunion du partenariat des Nations Unies pour la sécurité routière.

14. La Fédération routière internationale a invité les membres du WP.1 à participer à la manifestation intitulée « Connecting to Empower Mobility: Roads as Enablers of a Sustainable Future for All » (sans connexions, pas de mobilité : les routes, facteurs déterminants d'un avenir viable pour tous et toutes), qui se tiendrait pendant son Congrès mondial de 2024, à Istanbul, du 15 au 18 octobre 2024 (pour de plus amples informations, voir [www.irfnet.ch](http://www.irfnet.ch)).

15. Les délégations des États et les organisations internationales n'avaient pas communiqué par écrit d'autres informations sur les activités et initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière ou sur les modifications apportées à leur législation sur la circulation routière.

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

### **A. Permis de conduire**

16. Le groupe informel d'experts des permis de conduire a soumis le document informel n° 6, qui s'appuyait sur le document ECE/TRANS/WP.1/2023/1 (soumis par l'ISO à la demande du WP.1), le document informel n° 14 (septembre 2023) et les débats qui ont eu lieu à la dernière session du WP.1. Afin de faciliter les discussions au sein du WP.1, le secrétariat a présenté brièvement les conclusions des débats de ces dernières années, les défis liés aux permis de conduire, la décision prise par le WP.1 à sa quatre-vingt-unième session, ainsi que les propositions du secrétariat relatives à l'examen global des questions connexes.

17. Suite à la présentation par le Royaume-Uni du document informel n° 6, le WP.1 a demandé au groupe informel d'experts de soumettre deux documents de travail (sur la base du document informel n° 6) pour la session suivante. Le premier de ces documents devrait contenir la proposition d'amendements, tandis que le second devrait porter sur une description du contexte et un résumé des amendements proposés. Les modifications demandées par le WP.1 à sa quatre-vingt-unième session ainsi que les modifications supplémentaires proposées par le groupe informel d'experts devraient y être présentées.

18. La Fédération internationale de l'automobile (FIA) a informé le WP.1 qu'elle avait l'intention de fournir, à la prochaine session, une liste actualisée des organismes autorisés à délivrer des permis de conduire internationaux, sur la base du document informel n° 2 (mars 2023) et du document ECE/TRANS/WP.1/2022/1/Rev.1.

19. Le représentant des Pays-Bas a fait un exposé sur la sécurité routière et les permis de conduire, dans lequel il a décrit les défis à relever, tels que les usagers de la route vulnérables, les conducteurs novices et les conducteurs présentant des déficiences. Dans son exposé, l'IRTE a souligné qu'il était important que les personnes sollicitant la délivrance d'un permis de conduire international connaissent les panneaux de signalisation figurant dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière. La Fédération européenne des auto-écoles (EFA) et l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) ont fourni des informations sur les mises à jour, par le Parlement européen, des règles relatives au permis de conduire de l'Union européenne et sur l'initiative relative aux permis de conduire numériques sur téléphone mobile.

20. Suite aux débats concernant les permis de conduire sur téléphone mobile et étant donné l'intérêt manifesté par le WP.1 pour cette question, celui-ci a demandé à l'AAMVA de fournir, à la prochaine session (septembre 2024), des précisions sur la manière d'obtenir les certificats de clef publique nécessaires à l'authentification d'un permis de conduire sur téléphone mobile, car cela était essentiel pour la mise en application de ce système.

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

21. Le Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2024/3 (soumis par l'Allemagne, la Finlande et le Royaume-Uni), en mettant en évidence son historique. Le WP.1 a longuement débattu de ce document et a formulé des observations générales dans le cadre de la lecture ligne par ligne (par. 1 à 4) qui en a été faite. Au cours des débats, les pays ont également été encouragés à rendre compte, aux prochaines sessions, des actions qu'ils menaient au niveau national (enjeux en matière de sécurité, législation, essais). Le WP.1 poursuivra l'examen du texte ligne par ligne à sa prochaine session.

## **V. Évaluation du déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés : facteurs humains (point 4 de l'ordre du jour)**

22. À la précédente session, le Canada avait soumis le document informel n° 9 (septembre 2023) visant à élaborer des principes clefs relatifs à la sécurité des véhicules automatisés et

aux besoins des personnes (fondé au départ sur le document informel n° 11/Rev.1 (septembre 2021)). À la session faisant l'objet du présent rapport, il a présenté le document informel n° 9/Rev.1/Corr.1 (septembre 2023) soumis en mars 2024. Au cours de débats approfondis, les participants se sont accordés sur le fait que les facteurs humains étaient un sujet important et ont formulé des observations générales. Le Canada a été invité à revoir le document en tenant compte des observations formulées au cours de la session ainsi que de toute autre observation écrite qui lui serait communiquée avant le 15 juillet 2024.

23. Le Korea Road Traffic Authority, Traffic Science Institute a fait un exposé sur le système de sécurité des véhicules automatisés en Corée du Sud. L'Université de Bologne a fait un exposé intitulé « Protéger les usagers de la route vulnérables à l'ère de la conduite assistée et automatisée : règles actuelles et nouvelles perspectives ». Le WP.1 a accueilli avec un grand intérêt ces deux exposés.

24. À sa précédente session, le WP.1 avait poursuivi et approfondi ses débats sur la question des signaux optiques ou sonores utilisés dans les véhicules munis de systèmes d'aide à la conduite ou de systèmes de conduite automatisés pour indiquer l'état du véhicule et signaler les prochaines manœuvres qu'il va effectuer. À la session faisant l'objet du présent rapport, la Fédération internationale des piétons a soumis le document informel n° 7 et a fait un exposé sur les systèmes de signalisation des véhicules automatisés et les facteurs humains.

## **VI. Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (point 5 de l'ordre du jour)**

25. La vice-présidence du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (LIAV) a présenté les travaux de ce groupe d'experts. Le WP.1 a pris note de ces travaux, qui étaient axés sur l'évaluation, et a salué l'esprit de collaboration qui les animait.

## **VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)**

26. Le WP.1 a approuvé les propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1), à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 (ECE/TRANS/WP.1/2023/3) et au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen (ECE/TRANS/WP.1/2023/4).

27. Après examen, le WP.1 a demandé au secrétariat de remettre en forme les documents et d'y insérer les dispositions transitoires informant les Parties contractantes de la période transitoire de 15 ans (voir annexe). Les documents révisés ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.2, ECE/TRANS/WP.1/2023/3/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2023/4/Rev.1 seront présentés pour adoption officielle à la session de septembre 2024.

28. La présidence du groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière a fait le point sur les travaux réalisés par le groupe, notamment en ce qui concernait les nouveaux signaux qu'il avait été recommandé d'ajouter à la Convention de 1968.

29. Le secrétariat a informé le WP.1 de l'état actuel de la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CORRS).

30. Sur la base des décisions 49 et 50 adoptées par le CTI en février 2024, le Royaume-Uni a demandé au secrétariat d'inviter à la session suivante un représentant (ou un membre du secrétariat) du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5) afin qu'il fournisse des informations détaillées sur les résultats obtenus par ce groupe.

## **VIII. Contribution au Programme 2030 : objectifs 3 et 11, cibles 3.6 et 11.2 (point 7 de l'ordre du jour)**

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

31. Les membres du WP.1 ont été invités 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. Dans ce cadre, le Canada a informé le WP.1 de ses travaux relatifs à la mise en place d'une plateforme de mise en commun des meilleures pratiques en matière d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. Étant donné l'importance de ce sujet, le WP.1 a invité le Canada à diriger un groupe informel d'experts de ce type d'enquêtes et à rendre compte des travaux de ce groupe à la prochaine session.

### **B. Conduite à risque**

32. Des exposés ont été faits par des représentants des Gouvernements brésilien et espagnol, de l'Université Bar-Illan et de l'Université polytechnique de Coimbra. L'Université Bar-Illan a présenté des études et des recherches sur l'importance, pour la sécurité routière, des activités de sensibilisation et de formation des conducteurs. Le représentant de l'Espagne a fourni des informations sur les fonctionnalités des dispositifs de signalisation de danger V-16 et sur la législation applicable à leur utilisation. Les représentants du Brésil et de l'Université polytechnique de Coimbra ont fait des exposés sur l'alcool, les drogues, la charge de travail mentale et les technologies émergentes, mentionnant différentes technologies relatives à la détection de l'alcool et des drogues et quelques exemples de stratégies mises en œuvre au Brésil.

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

33. La Lituanie a communiqué des informations sur la législation adoptée dans différents pays en matière d'engins de déplacement personnel (document informel n° 4/Rev.2 (mars 2022)). Elle a été invitée à faire le point sur cette question à la prochaine session.

34. À une session antérieure du WP.1, les membres ont échangé des vues au cours d'une table ronde consacrée aux possibilités, aux risques et aux enjeux en matière de sécurité routière associés aux engins de déplacement personnel. À la session faisant l'objet du présent rapport, ils ont poursuivi le débat en s'intéressant tout particulièrement à la place des livreurs dans la circulation à l'heure actuelle. À cet égard, Amazon.com Inc. a fait un exposé sur son approche de l'amélioration de la sécurité routière et a remercié le WP.1 pour son travail de promotion de la sécurité routière au niveau mondial. Un exposé de l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (ANAS) (« Mobility of the future: safety first » (Mobilité de l'avenir : la sécurité avant tout)) a donné un aperçu des nombreuses recommandations en matière de sécurité routière formulées dans le contexte de l'évolution des technologies.

## **IX. Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial (point 8 de l'ordre du jour)**

35. Le WP.1 a repris l'examen du texte proposé pour les alinéas a) à h) de l'article premier. Il a demandé au secrétariat de fournir, à la prochaine session, des précisions concernant le texte proposé pour les alinéas b), c) et d) de cet article. Le secrétariat a indiqué qu'il fournirait aux participants, sur demande, une copie du document informel n°4 (septembre 2023) comportant les modifications apportées pendant la session.

## **X. Dialogue mondial et contribution au renforcement des capacités en matière de sécurité routière : accent mis sur les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire (point 9 de l'ordre du jour)**

36. L'IRTE a rendu compte de la manifestation de lancement et de la séance de travail de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière organisées en partenariat avec le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes et en concertation avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la CEE. Cette manifestation portait sur les points critiques et les besoins de certaines régions en matière d'application de politiques de sécurité routière appropriées pour sauver des vies. Elle s'était tenue du 4 au 6 décembre 2023 à New Delhi et avait rassemblé des représentants des gouvernements de l'Inde et de pays d'Asie du Sud-Est, de l'industrie et du monde universitaire, ainsi que de nombreux membres du WP.1. Le WP.1 s'est félicité de l'organisation de cette manifestation, a pris note des résultats des travaux de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière et des recommandations qu'elle avait formulées (document informel n° 3) et a décidé d'examiner ces recommandations à sa prochaine session.

37. Dans le cadre du Programme 2030 et des mesures de mobilité sûre, qui sont des facteurs importants d'amélioration de la vie de tout un chacun dans le monde, le WP.1 a continué de recueillir des informations et des idées issues d'autres régions de l'ONU concernant les meilleures pratiques en matière de mobilité. Dans cette optique, Mahmoud Ahmed, secrétaire suppléant au Ministère indien des transports routiers et des autoroutes, a prononcé un discours liminaire lors de l'ouverture des travaux d'une table ronde animée par un représentant de la Belgique. Les participants à ces débats étaient notamment des représentants de l'Université Johns Hopkins, de l'Université Cattolica (Milan) (exposé sur les motocyclistes en Tanzanie et à Madagascar), du Conseil pour la sécurité routière de la voïvodie de Petite-Pologne (exposé sur l'approche intégrée des victimes d'accidents de la route et des soins post-collision) et de Road Safety Institute Panos Mylonas (exposé sur l'éducation à la sécurité routière et à la mobilité).

## **XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

38. Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a fait le point sur les questions d'intérêt mutuel pour le WP.1 et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (document informel n° 8). Il convenait de noter en particulier un nouveau projet de Règlement ONU relatif aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule ; le Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes ; et l'établissement de la version finale du document de synthèse sur les prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV) et sur les méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD). Une nouvelle activité dans ce domaine portait sur l'élaboration d'un texte réglementaire unique sur les systèmes de conduite automatisée dans le cadre de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998.

39. La Présidente du WP.1 a rappelé l'importance d'organiser une manifestation commune et d'étudier la possibilité d'adopter un format de réunion plus souple et adaptable.

40. Le Président du GRVA a informé le WP.1 que la proposition faite au WP.29 concernant la structuration des activités de soutien à la coordination entre le WP.1 et le WP.29 (WP.29-190-07) était toujours en cours d'examen par le WP.29.

41. La vice-présidence du groupe informel d'experts de la conduite automatisée a fait le point sur les récents travaux du groupe. Il s'agissait notamment de travaux sur l'analyse des différences entre les systèmes de conduite automatisés et les systèmes actifs d'aide à la conduite, la conduite à distance et la télégestion, ainsi que sur la formation des conducteurs. Le groupe a élu M<sup>me</sup> B. Van Ooijen (Pays-Bas (Royaume des)) Présidente, et M<sup>me</sup> K. Miettinen (Finlande) et M<sup>me</sup> M. Molina (France) Vice-Présidentes. La Présidente du WP.1 a remercié le groupe pour ses travaux. Elle envisagera la possibilité d'organiser à la

prochaine session une réunion-débat concernant les incidences des nouvelles technologies automobiles sur la sécurité routière.

42. La Présidente du WP.1 a indiqué que des informations sur le Festival mondial du film sur la sécurité routière (Alcobaça, Portugal) seraient communiquées à la prochaine session.

43. L'ANAS et le projet EuroMed de soutien aux transports ont invité le WP.1 à participer à une manifestation ayant pour but de promouvoir les meilleures pratiques en matière de sécurité routière, notamment les principes généraux énoncés dans les instruments juridiques sur la sécurité routière, et portant une attention particulière aux pays méditerranéens. Cette manifestation devrait avoir lieu le 19 novembre 2024 à Rome. De plus amples informations seront fournies à la prochaine session.

44. La Présidente du WP.1 a annoncé que, au titre de ce point de l'ordre du jour, l'Imola Living Lab, un groupe œuvrant à la mise en place de mesures de mobilité durables, inclusives, favorables à la sécurité et susceptibles d'être reproduites, organiserait le 11 juillet 2024, à Imola, une manifestation spéciale consacrée aux politiques de sécurité routière.

45. La Présidente a proposé que le WP.1 envisage d'organiser une session ailleurs qu'à Genève en 2025. Au cours des débats à ce sujet, la CESAP (Bangkok) a été mentionnée comme un lieu possible. Par ailleurs, la Fédération de Russie a proposé d'envisager l'organisation d'une manifestation parallèle pendant la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendra au Maroc en février 2025.

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

## **XII. Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)**

47. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 23 au 27 septembre 2024 à Genève. La date limite de soumission des documents de travail a été fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2024.

## **XIII. Adoption du rapport de la quatre-vingt-huitième session (point 12 de l'ordre du jour)**

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



## Annexe

### **Amendement à la Convention de 1968 sur la signalisation routière**

Les Parties contractantes s'engagent à remplacer, dans les 15 ans à dater de l'entrée en vigueur du présent amendement sur leur territoire, tout signal, symbole, installation ou marque non conforme à ceux qui sont prescrits dans ledit amendement. Au cours de cette période et afin d'habituer les usagers de la route aux signaux, symboles, installations et marques prescrits dans le présent amendement, les signaux, symboles, installations et marques antérieurs pourront être maintenus à côté de ceux qui sont prescrits dans ledit amendement.

### **Amendement à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière**

Les Parties contractantes s'engagent à remplacer, dans les 15 ans à dater de l'entrée en vigueur du présent amendement sur leur territoire, tout signal, symbole, installation ou marque non conforme à ceux qui sont prescrits dans ledit amendement. Au cours de cette période et afin d'habituer les usagers de la route aux signaux, symboles, installations et marques prescrits dans le présent amendement, les signaux, symboles, installations et marques antérieurs pourront être maintenus à côté de ceux qui sont prescrits dans ledit amendement.

### **Amendement au Protocole de 1973 sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière**

Les Parties contractantes s'engagent à remplacer, dans les 15 ans à dater de l'entrée en vigueur du présent amendement sur leur territoire, toute marque non conforme à celle qui est prescrite dans ledit amendement. Au cours de cette période et afin d'habituer les usagers de la route aux marques prescrites dans le présent amendement, les marques antérieures pourront être maintenues à côté de celles qui sont prescrites dans ledit amendement.

---