


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière
Soixante-dix-neuvième session

Genève, 17-20 septembre 2019

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	6–11	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour).....	12–30	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	12–13	4
B. Permis de conduire	14–17	4
C. Conduite automatisée.....	18–30	5
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour).....	31–34	6
Groupe d'experts de la signalisation routière	31–34	6
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)	35–39	7
A. Approche systémique de la sécurité et propositions d'amendements concernant l'inattention au volant.....	35	7
B. Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables et aux deux-roues motorisés: incidence de ces politiques en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions du monde.....	36–39	7
VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 6 de l'ordre du jour).....	40	8
VIII. Objectifs de développement durable : contribution éventuelle du Forum mondial de la sécurité routière (point 7 de l'ordre du jour).....	41–44	8
IX. Définition de « blessure grave » (point 8 de l'ordre du jour)	45	8



X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	46-56	9
XI.	Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour).....	57	10
XII.	Adoption du rapport de la soixante-dix-neuvième session (point 11 de l'ordre du jour).....	58	10

I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa soixante-dix-neuvième session à Genève, du 17 au 20 septembre 2019, 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, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Portugal, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse et Tchéquie.
2. Des représentants des États non membres de la CEE suivants étaient aussi présents : Australie, Brésil, Inde, Japon, Jordanie, Liban, Maroc, Nigéria, République de Corée et Tunisie. L'État de Palestine a participé à la réunion en qualité d'observateur.
3. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : Autonomous Drivers Alliance, American Association of Motor Vehicle Administrators, projet EuroMed pour les transports, Conseil européen de la sécurité des transports, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Institut de sécurité routière (RSI), Institut « Panos Mylonas », Towards Zero Foundation, Toyota Research Institute, World Bicycle Industry Association (WBIA).
4. Des représentants du secteur privé et du secteur universitaire étaient aussi présents : Université of Birmingham, Université Johns Hopkins, Université de Caroline du Sud et VIA Traffic Solutions Software.

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

5. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/168).

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

6. L'Institut de sécurité routière « Panos Mylonas » a fait le point sur ses principales activités, notamment sur le Project BRAAVO (Bringing Road Safety Awareness and Advocacy to Voluntary Organizations) et sur son partenariat permanent avec les scouts de Grèce, qui comporte notamment un programme d'éducation en matière de sécurité routière, dans le cadre du Jamboree scout mondial qui s'est tenu en juillet 2019 avec plus de 50 000 participants venus de 170 pays.
7. L'Institut de sécurité routière « Panos Mylonas » a aussi présenté un exposé sur l'apparition des scooters électriques et sur les préoccupations de sécurité routière qui en résultent. Compte tenu de l'intérêt soulevé par ce sujet au sein du WP.1, le Président a décidé que la question des dispositifs de mobilité personnelle, et notamment des scooters électriques, serait ajoutée à l'ordre du jour du WP.1 pour complément d'examen.
8. La Towards Zero Foundation a présenté un exposé (document informel n° 6) sur le lancement de son Rapport annuel 2019, qui décrit les activités et projets de l'organisation pour 2020 et au-delà (parmi lesquelles le programme Global New Car Assessment, le partenariat Stop the Crash, la Commonwealth Road Safety Initiative et la campagne #50by30 qui vise à diviser par deux le nombre de morts et de blessés graves de la route d'ici à 2030).

9. Un représentant de la Law Commission of England and Wales a présenté un exposé sur un projet de trois ans relatif aux véhicules automatisés et portant sur « la sécurité et la responsabilité juridique » ainsi que sur « les services publics de transport de voyageurs ».

10. Le fondateur de l'Autonomous Drivers Alliance a présenté un exposé sur le « test de Turing » pour la conduite automatisée en tant que norme de performance globale applicable à l'intelligence artificielle sur les routes du monde (par exemple un programme embarqué d'évaluation continue qui réponde aux attentes minimales du public, ou encore le moyen pour les conducteurs utilisant l'intelligence artificielle de rester en permanence conscients et à la fois soucieux et capables d'éviter les collisions). Le WP.1 a fort apprécié ces quatre exposés.

11. En raison du manque de temps, les délégations nationales et les organisations internationales avaient également la possibilité de soumettre par écrit des informations concernant des activités et initiatives nationales et internationales en matière de sécurité routière, notamment des modifications intervenues ou prévues dans leur législation sur la sécurité routière, ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la prochaine session du Groupe de travail. Aucune présentation 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

12. Le WP.1 a abondamment débattu de cette question et a décidé de reprendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 à sa prochaine session en commençant par les points i), j), r), t), 34, 35 et 36, tout en tenant compte du document informel n° 8 (mars 2019), ainsi que des documents ECE/TRANS/WP.1/2019/10 (soumis par la Slovaquie) et ECE/TRANS/WP.1/2019/11 (soumis par Laser Europe).

13. Bien que les documents aient été remis à temps pour être traduits, le WP.1 a regretté de ne pas avoir la possibilité d'aborder efficacement le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 en raison du fait que les documents ECE/TRANS/WP.1/2019/10 et ECE/TRANS/WP.1/2019/11 n'étaient pas disponibles en anglais, français et russe.

B. Permis de conduire

14. À la demande du WP.1, le groupe informel d'experts sur les permis de conduire a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 qui incorporait l'information du document informel n° 7 dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, et a proposé une approche fusionnée combinant des éléments des trois options a), b) et c) contenues dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1.

15. Pour faciliter la discussion, la FIA et l'ISO ont présenté des exposés sur les éléments de sécurité minimaux, ainsi que la proposition d'une base centrale de données sur les permis de conduire internationaux. Le WP.1 a aussi examiné le document informel n° 1 soumis par le Bélarus en réponse au document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 qui évoquait la possibilité d'obtenir par Internet des informations sur la validité des permis de conduire.

16. Le WP.1 a noté un soutien général en faveur de l'approche fusionnée et a demandé au groupe informel d'experts d'établir une proposition d'amendement contenant les modifications nécessaires par rapport à la Convention de 1968. Il a également demandé que les éléments de sécurité minimaux proposés soient affinés dans la proposition d'amendement.

17. Le Président a demandé que les « permis de conduire mobiles » et les bases de données qui leurs sont associées soient inscrits à l'ordre du jour en tant que point distinct pour des discussions futures.

C. Conduite automatisée

1. Véhicules équipés d'un système de conduite automatisée : activités autres que la conduite

18. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3 soumis par l'Allemagne, le Canada, la Finlande, le Japon, le Luxembourg et le Royaume-Uni (qui est une version révisée du document informel n° 4 (mars 2019)). Après discussion, le Groupe de travail a apporté quelques modifications et décidé de reprendre l'examen de ce document à sa prochaine session, en commençant par le paragraphe 8.

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

19. Lors de la dernière session, le WP.1 avait entamé l'examen du document informel n° 5 (mars 2019). Bien que les auteurs aient demandé aux délégués de faire part de leurs impressions au secrétaire du groupe de travail informel sur la conduite autonome, aucune version révisée de ce document n'a été soumise. En revanche, le Royaume-Uni a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2 – base de discussion pour un projet de résolution sur la conduite à distance fondé sur des informations contenues dans le document informel n° 5 (mars 2019). Lors de la présente session, le Groupe de travail a commencé par faire des observations d'ordre général, en ce qui concerne notamment la technologie de conduite à distance. Il reprendra l'examen du document à la prochaine session, en commençant par le préambule. Le Président a invité le WP.1 à communiquer davantage d'observations aux auteurs.

3. Véhicules hautement et entièrement automatisés

20. Lors de la dernière session, le WP.1 a pris note du document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 et s'est demandé comment il pourrait promouvoir la résolution portant sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière. Sur proposition du WP.1, le secrétariat a pris contact avec les services de l'information de la CEE pour explorer les possibilités de mettre au point une stratégie de communication visant à faire connaître la résolution. À la présente session le secrétariat a expliqué que les services de l'information de la CEE étaient disposés à faire mieux connaître la résolution après réception de nouvelles informations.

21. Le WP.1 a réaffirmé que la résolution sur les véhicules hautement et entièrement automatisés devait être mentionnée dans la résolution de l'Assemblée générale de 2020 visant à améliorer la sécurité routière. Le projet sera prochainement engagé par la Fédération de Russie.

4. Proposition d'amendement à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

22. Lors de la dernière session, la France avait soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/1 contenant une proposition d'amendement à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Un ensemble de propositions d'amendements plus complètes relatives aux véhicules automatisés (mais aussi à l'article 8) a en outre été soumis par le Royaume-Uni dans le document informel n° 2 (mars 2019). Le WP.1 a examiné les deux documents en commençant par se demander si un amendement était nécessaire ou s'il serait préférable de procéder autrement pour que les avancées technologiques dans le domaine de l'automobile soient prises en compte dans le cadre de l'harmonisation des régimes juridiques établis au titre des Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968.

23. À la présente session, le WP.1 a envisagé la possibilité de reprendre la discussion portant sur le document ECE/TRANS/WP.1/2019/1 soumis par la France et le document ECE/TRANS/WP.1/2019/7 (version actualisée du document informel n° 2 (mars 2019)) soumis par le Royaume-Uni, mais il a été préféré d'examiner d'abord les propositions d'amendements concernant un nouvel article 34 *bis*.

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

24. Lors de la dernière session, le WP.1 avait pris note de l'intérêt manifesté par certaines parties contractantes pour explorer la possibilité de modifier l'article 34 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Afin de faciliter la reprise de la discussion à ce sujet au sein du WP.1, la Belgique, la Finlande, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse ont soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/6, le Royaume-Uni a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2019/8, et la France le document informel n° 7.

25. Au cours de la discussion concernant l'amendement de l'article 34, le WP.1 a exploré la possibilité de trouver d'autres moyens de favoriser une interprétation commune de l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière en s'appuyant sur la Convention de 1969 sur le droit des traités. À la lumière des discussions et de l'analyse de ces autres moyens, le WP.1 a manifesté une préférence marquée pour la poursuite de l'examen d'un amendement, en particulier par l'ajout d'un article 34 *bis*.

26. Tous les documents soumis au titre de ce point de l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.1/2019/6, ECE/TRANS/WP.1/2019/8 et document informel n° 7) ont été présentés et examinés. Après un long échange de vues sur la question, les auteurs des propositions ont été priés de collaborer entre eux pour regrouper leurs efforts et soumettre une proposition commune à la prochaine session.

27. Le Forum mondial a reconnu l'importance que les parties contractantes accordent au fait de recourir à leur législation nationale pour déterminer dans quelle mesure autoriser le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière (lié au rôle du conducteur en vertu de l'article 8 de la Convention).

28. Le Président a proposé d'élaborer une nouvelle convention pour fournir un cadre international à l'automatisation des véhicules. À cette fin, le WP.1 a prié le secrétariat d'engager les procédures de mise sur pied d'un groupe d'experts officiel chargé d'élaborer une nouvelle convention sur l'utilisation de véhicules automatisés dans la circulation routière. Le secrétariat a noté que l'élément indispensable pour lancer ce processus serait l'établissement du mandat de ce groupe.

6. Déclarations de politique générale se rapportant aux Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968

29. Le WP.1 a pris note du document ECE/TRANS/WP.1/2019/9, soumis par le Royaume-Uni, qui y expose sa politique interne actuelle relative aux véhicules automatisés et aux Conventions de 1949 et de 1968.

30. Le WP.1 a également pris note du document informel n° 9 qui contient la déclaration de principe de l'Allemagne.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

31. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2019/4 qui contient le rapport final du groupe ainsi que le document ECE/TRANS/WP.1/2019/5 qui contient les propositions d'amendements aux annexes 1 et 3 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Dans son introduction, le Président a proposé une façon d'évaluer les propositions d'amendements de manière à ce qu'elles puissent être adoptées en 2020. En conséquence, les membres du WP.1 (en particulier les parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et à l'Accord européen de 1971 la complétant) ont été invités à communiquer au secrétariat d'ici au 14 décembre 2019 leurs observations en mode « suivi des modifications ». Le secrétariat en fera la synthèse en vue de la session de mars 2020 du WP.1. Le Président du Groupe d'experts et le secrétariat ont aussi indiqué que le groupe se réunirait à nouveau

– après avoir reçu les approbations nécessaires de la part du CTI et du Comité exécutif au début 2020 – pour travailler sur les recommandations relatives à la signalisation routière qu'il devrait être proposé d'incorporer à la Convention de 1968.

32. Le secrétariat a rendu compte au WP.1 de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS). Le WP.1 a prié le secrétariat d'incorporer le texte du document ECE/TRANS/WP.1/2019/5 dans cette version électronique et décidé de la rendre publique (en précisant qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle convention révisée).

33. Le secrétariat a été prié d'envoyer un rappel en temps opportun au WP.1 au sujet de l'importance de faire des observations sur les documents ECE/TRANS/WP.1/2019/4 et ECE/TRANS/WP.1/2019/5.

34. Le WP.1 a regretté de ne pas avoir la possibilité d'aborder efficacement le document ECE/TRANS/WP.1/2019/4 car il n'était pas disponible en anglais, français et russe.

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

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

35. Le WP.1 a abondamment discuté de ce sujet et il a décidé de reprendre lors de la prochaine session l'examen des modifications proposées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.2, établi par la Fédération de Russie, la France et l'Italie. Les auteurs de ce document ont été invités à tenir compte des observations formulées lors de la présente session et à le soumettre à nouveau.

B. Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables et aux deux-roues motorisés : incidence de ces politiques en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions du monde

36. Lors de la dernière session, le WP.1 avait examiné le document informel n° 5 (mars 2019) contenant la synthèse des observations formulées à propos du document ECE/TRANS/WP.1/2018/6. Les délégués au WP.1 ont été invités à faire directement part aux auteurs de leurs éventuels commentaires. Il a été relevé que les documents informels n°s 2 et 5 n'avaient pas été soumis.

37. Le représentant de l'IRTE a fait un point complet sur les nombreuses activités récentes de l'institut en matière de sécurité routière menées conformément à une précédente décision du WP.1, notamment ses conférences sur les usagers de la route vulnérables et l'atelier d'avril 2019 consacré à l'élaboration d'un projet de mesures destinées à garantir le transport des écoliers en toute sécurité, quel que soit le mode de transport, en Inde et dans les pays d'Asie du Sud-Est, mais aussi ses efforts de sensibilisation de la jeunesse indienne à la sécurité routière, la formation dispensée par son College of Traffic Management de New Delhi ; son programme d'enseignement destiné aux conducteurs de bus scolaires, ainsi que des informations sur le laboratoire vivant d'étude de la sécurité routière (Road Safety Living Lab) de l'IRTE à Pondichéry (Inde).

38. Lors de la dernière session, le WP.1 avait aussi décidé de créer un groupe informel d'experts composé du Canada, de l'Italie, du Royaume Uni, de l'IMMA, de l'IRTE et de l'Université John Hopkins, afin d'évaluer plus précisément les mesures prises en faveur des usagers de la route vulnérables et des deux-roues motorisés ainsi que de leur incidence dans les pays d'Asie du Sud-Est. Cette initiative a pour but d'élaborer un modèle susceptible d'être appliqué à d'autres régions du monde. Le groupe informel a soumis le document informel n° 11 qui présente l'ordre du jour de sa première réunion en septembre 2019.

39. Le groupe informel a fait part des résultats de sa réunion, parmi lesquels l'établissement d'un programme de recherche consistant notamment à recueillir des données et à effectuer des analyses susceptibles d'être utiles aux responsables de l'élaboration de politiques de sécurité routière dans les régions où les véhicules à deux ou trois roues constituent la forme la plus viable de mobilité pour une grande partie de la population et où des améliorations sont souhaitables. Les innovations apportées aux véhicules qui améliorent la sécurité des deux-roues motorisés transportant des enfants ont également été mentionnées comme faisant partie du programme de recherche. L'Université de Birmingham a décidé de participer au groupe informel et d'autres délégués au WP.1 ont été invités à en faire autant.

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

40. Le WP.1 a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 et a révisé la section relative à son mandat dans le préambule. Le secrétariat a été prié de mettre le document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (avec les modifications apportées en mode de suivi jusqu'à présent) à disposition sous forme de document informel à la prochaine session.

VIII. Objectifs de développement durable : contribution éventuelle du Forum mondial de la sécurité routière (point 7 de l'ordre du jour)

41. Lors de la dernière session, le WP.1 avait réaffirmé qu'il souhaitait contribuer davantage aux objectifs de développement durable en rapport avec la sécurité routière et influencer ainsi les stratégies mondiales en faveur de la durabilité et de l'inclusion des politiques de mobilité.

42. La Suède a soumis le document informel n° 4 et présenté un exposé destiné à faciliter la discussion sur une possible intervention du WP.1. Elle a proposé d'établir pour la prochaine session, avec le Brésil, l'Italie, le Royaume-Uni et l'institut de sécurité routière « Panos Mylonas », un document informel proposant un cadre pour analyser l'impact d'une éventuelle contribution du WP.1.

43. Plusieurs pays participant au projet euro-méditerranéen de soutien aux transports (État de Palestine, Israël, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie) ont présenté des exposés sur les initiatives récentes et les stratégies prioritaires en matière de sécurité routière de leurs pays respectifs, notamment en matière de transport d'écoliers. Ces exposés sont disponibles sur le site Web du WP.1. Le WP.1 s'est félicité de la participation et de l'engagement des pays d'EuroMed.

44. Le représentant du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports a également soumis le document informel n° 8 qui met en évidence les disparités entre les estimations de l'OMS et les données communiquées par les pays en ce qui concerne le nombre de morts que font les accidents de la circulation et il a encouragé le WP.1 à se charger d'inciter les pays à améliorer la qualité de leurs données nationales, afin de réduire les divergences entre les données. Faute de temps, le WP.1 n'a pas eu l'occasion d'examiner ce document.

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

45. Lors de la dernière session, la Suède avait communiqué des informations sur l'utilisation de la liste type des blessures (AIS) en combinaison avec la notion de séquelles médicales permanentes (RPMI) qui est utilisée dans son pays et avait expliqué comment les autorités de réglementation utilisaient cet indicateur. Au vu de l'intérêt suscité par cette question, le Président a invité le WP.1 à s'associer avec la Suède pour poursuivre les travaux dans ce domaine. La Suède a promis de faire le point sur la question à la prochaine session.

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

46. Le WP.1 a demandé au secrétariat d'attirer l'attention de la Section de la gestion des documents de l'ONUG sur l'importance de traduire à temps les documents officiels du WP.1 pour qu'ils soient disponibles avant chaque session.

47. Le Directeur de la Division a informé le WP.1 de l'adhésion récente du Myanmar aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Il a également informé les délégués des faits nouveaux concernant le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière. Il a présenté le nouveau Chef de la Section de la gestion de la sécurité routière et des marchandises dangereuses, M. Romain Hubert.

48. Le secrétariat a informé le WP.1 de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs lors de la dernière session du CTI en février (ECE/TRANS/288, par. 15 a)), ainsi que des incidences de cette stratégie sur les organes subsidiaires du Comité, notamment sur le WP.1. Il a en particulier informé le WP.1 de la demande faite par le CTI « à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi afin d'aligner leurs travaux sur cette stratégie » (ECE/TRANS/288, par. 15 c)). La « Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 » figure dans le document ECE/TRANS/288/Add.2, tandis que le tableau 1 du chapitre V contient une « Liste des priorités à l'horizon 2030 ». Les contributions de tous les organes subsidiaires doivent être soumises d'ici au 30 juin 2020. Le WP.1 a débattu de ses activités dans le cadre du tableau 1 et prié le secrétariat d'établir pour la prochaine session un document informel contenant les observations formulées.

49. Le secrétariat a aussi informé le WP.1 de la lettre envoyée le 24 avril 2019 par le Président du CTI et le Directeur de la Division (ECE/2019/TRANS/53) aux présidents des groupes de travail pour leur demander de faire parvenir avant le 15 novembre 2019 leurs observations et suggestions concernant le projet de recommandations du CTI pour le renforcement des systèmes nationaux de sécurité routière. Le secrétariat a également distribué des copies du document « à diffusion restreinte » aux délégués des gouvernements. Le WP.1 a été prié de communiquer les observations suscitées par ces « recommandations », avant la fin octobre 2019 au plus tard, au Président qui les compilera et enverra une réponse au secrétaire du CTI. Le secrétariat a été prié d'envoyer en temps voulu un rappel au WP.1 à ce sujet.

50. 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 sur le plan mondial pendant la période qui a pris fin en août 2019. Des informations actualisées ont aussi été communiquées concernant le déjeuner de travail avec l'Envoyé spécial qui sera organisé lors de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière.

51. Le Président a informé le WP.1 sur le travail du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière et sur le prochain appel à proposition de financement de projets.

52. La Suède a communiqué des informations sur la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui aura lieu les 19 et 20 février 2020 à Stockholm. On trouvera de plus amples informations à ce sujet sur le site www.roadsafetysweden.com/.

53. Le Bureau du WP.1 a informé le WP.1 qu'il avait la possibilité de participer à une manifestation parallèle qui se tiendra le 18 février 2020 avant la Conférence ministérielle. Cet événement est destiné à attirer l'attention sur les travaux récents du Forum mondial, notamment sur un cadre juridique permettant de l'application des technologies automobiles émergentes dans l'intérêt de la sécurité routière et des objectifs de développement durable (document informel n° 10).

54. La Suède a aussi fait savoir qu'elle avait, dans le cadre de la préparation de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, mis sur pied un groupe d'experts universitaires en collaboration avec l'OMS. Ce groupe universitaire est composé d'experts internationaux en matière de sécurité routière. L'une de ses tâches consiste à élaborer des recommandations quant aux stratégies à mettre en œuvre pour améliorer

la sécurité routière mondiale. Ces recommandations concernent une deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière et visent à tirer parti de celles qui ont été établies antérieurement dans la Déclaration de Moscou en 2009 et dans la Déclaration de Brasilia en 2015, ainsi que dans de précédentes résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Assemblée mondiale de la Santé. En octobre 2019, le groupe d'experts universitaires devait remettre son rapport contenant des recommandations et des justifications pour atteindre l'objectif de réduction de moitié d'ici à 2030 du nombre des morts imputables à des accidents de la route sur le plan mondial.

55. Enfin, le Président du WP.1 a rendu compte de la réunion de l'équipe spéciale exécutive WP.1/WP.29 qui s'est tenue le 27 juin 2019 à Genève. Le WP.1 a approuvé l'idée que cette équipe spéciale exécutive fonctionne comme une plateforme d'échange d'informations et de coordination sur des questions d'intérêt commun entre le WP.1 et le WP.29. Afin de faciliter la discussion sur la mise au point d'une approche méthodologique commune quant à la manière dont le WP.1 et le WP.29 pourraient coopérer, le Canada (en partenariat avec les États-Unis d'Amérique) a soumis le document informel n° 3 dans lequel sont proposés quelques principes de travail et des objectifs actuels prioritaires. Le WP.1 a examiné ce document informel n° 3 et lui a apporté quelques modifications. Il a prié le secrétariat de communiquer le document révisé au secrétariat du WP.29 pour qu'il puisse être mis à l'ordre du jour de la prochaine session du WP.29. Il a également demandé que le document informel n° 3 révisé par le WP.1 soit traduit et soumis en tant que document officiel (en anglais, français et russe) pour son éventuelle adoption à la prochaine session.

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

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

57. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 9 au 13 mars 2020, à Genève. La date limite pour la présentation des documents officiels a été fixée au 16 décembre 2019.

XII. Adoption du rapport de la soixante-dix-neuvième session (point 11 de l'ordre du jour)

58. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-dix-neuvième session.
