



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 21-25 septembre 2020

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

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-unième session à Genève, du 21 au 25 septembre 2020, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Les États non membres de la CEE suivants étaient aussi représentés : Australie, Brésil, Inde et Japon.
3. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Fédération européenne des auto-écoles (EFA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Institut de sécurité routière « Panos Mylonas », Laser Europe, Law Commission of England and Wales, Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), projet EuroMed pour les transports et World Bicycle Industry Association (WBIA).
4. Des représentants de l'Université Johns Hopkins, de l'Université de Caroline du Sud et de l'entreprise Waymo étaient également présents en qualité d'observateurs.

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

5. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté l'ordre du jour de sa session (ECE/TRANS/WP.1/172).

* Nouveau tirage pour raisons techniques (11 décembre 2020).



6. Le WP.1 a regretté que le rapport de la session précédente (ECE/TRANS/WP.1/171) ainsi que les documents ECE/TRANS/WP.1/2020/8 et ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1 n'aient pas été disponibles en français et en russe à la présente session et a de nouveau fait valoir que la disponibilité des documents officiels dans les trois langues officielles de la CEE constituait pour lui la condition *sine qua non* de la conduite des travaux.

7. Le secrétariat a expliqué que la présente session se tenait sous forme hybride en raison de la situation liée à la COVID-19. Les participants pouvaient y assister en personne ou sur une plateforme en ligne, l'interprétation simultanée étant proposée dans les trois langues officielles. De plus, certaines sessions se tiendraient uniquement en anglais, en raison de la limitation des ressources à l'Organisation des Nations Unies (ONU) et de la réduction de la durée des séances de trois à deux heures.

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

8. En raison du manque de temps, les délégations nationales et les organisations internationales avaient la possibilité de soumettre par écrit des informations concernant des activités et des initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière, notamment les modifications récemment apportées ou qu'il était prévu d'apporter à leur législation sur la circulation, ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la session suivante du WP.1. Aucune information écrite n'a été reçue.

9. Le secrétariat a informé le WP.1 que le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) avait établi un document sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI (document informel n° 4) et que le Bureau du CTI avait demandé que ce document soit mis à la disposition des groupes de travail. Le secrétariat a rappelé que le WP.1 avait déjà adopté le document informel n° 4/Rev.1 (mars 2020), dans lequel sont décrites ses activités et actions dans le cadre de la stratégie du CTI (ECE/TRANS/288/Add.2), mais qu'il invitait les représentants du WP.1 à faire part de leurs suggestions et observations supplémentaires à la Présidente du WP.1 le 9 octobre 2020 au plus tard.

10. Le WP.1 a salué la déclaration de M^{me} Marie Gautier-Melleray, nommée déléguée interministérielle à la sécurité routière de la France en juin 2020. Celle-ci a souligné que son pays était toujours fermement déterminé à renforcer la sécurité routière et que, pour ce faire, il mettait l'accent sur la sensibilisation, la modification du comportement des usagers et les nouvelles technologies.

11. Le WP.1 a également accueilli favorablement l'exposé de la FIA sur son initiative concernant la conception d'un casque sûr et d'un coût abordable, et l'exposé de la Fédération européenne des auto-écoles sur l'éventualité d'un programme européen de formation à la conduite. En ce qui concerne ce dernier exposé, le WP.1 a souligné que la formation des conducteurs était de la plus haute importance dans le contexte des politiques de mobilité sûre et compte tenu des rapides avancées des technologies automobiles.

12. Le Président du Groupe spécial de l'UIT sur l'intelligence artificielle au service de la conduite autonome et assistée a fait un exposé sur les défis liés aux avancées des technologies automobiles dans le contexte de la Convention sur la circulation routière de 1968, à la lumière de la proposition d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 (l'exposé et le document informel n° 6 qui s'y rapporte peuvent être consultés sur le site Web du WP.1).

13. Le groupe « Human Factors in International Regulations for Automated Driving Systems » (HF-IRADS) a présenté le document informel n° 8 et fait un exposé dans lequel il a donné des orientations concernant les principaux enjeux liés aux facteurs humains qu'il convient de prendre en compte lorsqu'il s'agit de fournir un appui à la conduite des véhicules automatisés ou de commander ces véhicules à distance. Le WP.1 a accueilli l'exposé avec intérêt et encouragé le groupe HF-IRADS à lui communiquer d'autres informations sur les futures évolutions de ce type d'initiative.

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

A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

14. Le WP.1 a repris l'examen des alinéas i), j), r) et t) et des paragraphes 34, 35 et 36 du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 et décidé de supprimer les alinéas i) et j) ainsi que les paragraphes 35 et 36 correspondants. Il est également parvenu à un accord sur les alinéas r) et t) et le paragraphe 34. Pour faciliter l'examen par le WP.1 à la session suivante des modifications proposées, le secrétariat présentera un document informel comprenant le projet de document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1, dans lequel seront indiquées en gras les dispositions restant à examiner.

B. Permis de conduire

1. Proposition d'amendements

15. À la demande du WP.1 aux deux sessions précédentes, le groupe informel d'experts des permis de conduire a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 et les documents connexes ECE/TRANS/WP.1/2020/6 (appendice A), ECE/TRANS/WP.1/2020/7 (appendice B) et ECE/TRANS/WP.1/2020/8 (appendice C), dans lesquels figurent des propositions d'amendements à la Convention de 1968, fondées sur des éléments des trois options a), b) et c) du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (« approche fusionnée »). Le groupe informel a également recommandé certains changements dépassant le seul cadre de l'approche fusionnée et suggéré d'éventuelles solutions pour faire en sorte que les permis de conduire nationaux et internationaux présentent des caractéristiques de sécurité minimales. Le Royaume-Uni a fait un exposé destiné à favoriser les débats du WP.1.

16. Le WP.1 a remercié le groupe informel d'experts de ses travaux et de sa proposition d'amendements détaillée. À la suite d'un long débat sur l'approche fusionnée (telle que résumée sous les quatre premières puces du paragraphe 2 du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3) et en particulier sur la question de savoir si cette approche devait ou non comprendre un permis de conduire international indépendant, il a été souligné que certaines Parties contractantes étaient défavorables à cette option.

17. Le WP.1 a demandé que le groupe informel réfléchisse aux débats tenus à la présente session et le consulte à nouveau en mars 2020 sur la base d'une proposition concrète concernant la marche à suivre. S'il le jugeait utile, le groupe informel pourrait choisir d'élaborer plutôt une proposition d'amendements simplifiée dans laquelle seraient présentés différents éléments de sécurité minimaux applicables au système actuel des permis de conduire nationaux et internationaux dans le cadre de la Convention de 1968 (sans l'approche fusionnée), ainsi que d'éventuelles améliorations à apporter au système ou aux permis actuels. Pour faciliter ce processus, la Présidente a invité les représentants du WP.1 à transmettre leurs observations au groupe informel d'experts.

18. La Présidente a également invité le groupe informel d'experts à examiner l'ensemble de principes figurant au paragraphe 46 du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (tels qu'ils ont été reproduits à la page 3 du document informel n° 7) dans la perspective de combler les différences entre les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968, ces principes pouvant également servir de référence pour une future proposition d'amendements à la Convention de 1968.

19. Au cours des débats, le secrétariat a suggéré au WP.1 d'utiliser le tableau intitulé « Convention d'application en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux » (tableau 6, ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1) comme source d'orientations à cet égard. Le WP.1 a reconnu que le tableau était pertinent et prié le secrétariat d'élaborer, sur cette base, une note ou brochure d'orientation.

2. Permis de conduire mobiles

20. L'American Association of Motor Vehicle Administrators a fait un exposé sur les « permis de conduire mobiles ». Le WP.1 a accueilli avec intérêt l'exposé et souhaité être informé des futures évolutions dans ce domaine.

C. Conduite automatisée

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

21. À la présente session, le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1 ainsi que le document informel n° 9 (en prenant note que la Suisse n'était pas coauteure de ce document). Les discussions ont porté principalement sur la définition de l'objet exact du document, à savoir précisément quel type de véhicules à moteur (et la technologie correspondante) devait être traité. Le WP.1 a invité les auteurs à réviser le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1 en le combinant avec le document informel n° 9 et en tenant compte des observations faites à la présente session.

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

22. À la session précédente, le WP.1 avait examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2 et il avait orienté sa réflexion sur la manière de traiter correctement les questions complexes liées à la conduite d'un véhicule depuis l'extérieur. Il avait invité les auteurs (Royaume-Uni) à revoir leur approche initiale et à établir le document ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1 pour la présente session. À la présente session, le Royaume-Uni a informé le WP.1 des observations et suggestions reçues qu'il comptait intégrer dans le document révisé qu'il soumettrait à une session à venir sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1.

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

23. À la session précédente, l'Allemagne avait présenté le document informel n° 13 (mars 2020), dans lequel il était question du besoin éventuel de prescrire que les véhicules automatisés indiquent – soit par un signal optique, soit par un signal sonore, voire les deux – leur mode de fonctionnement (« automatisé » ou « manuel »). Le WP.1 avait décidé d'examiner cette question plus en détail à la présente session. À cette session, l'Allemagne a informé le WP.1 (par l'intermédiaire du secrétariat) qu'en raison de la situation liée à la COVID-19, les organes compétents du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (à savoir le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) et le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA)) ne pouvaient pas se réunir et donc progresser sur cette question. La France a souligné l'importance de ce sujet. Le WP.1 a manifesté son accord et invité l'Allemagne à soumettre une version révisée du document à la session suivante.

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

24. Le WP.1 a examiné la proposition d'amendement à l'article 34 (et la justification correspondante) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 et décidé, après examen, de l'adopter sans modifications. L'Allemagne s'est abstenue. Le secrétariat a informé le WP.1 qu'il transmettrait la proposition au Bureau des affaires juridiques dès que le rapport de la présente session du WP.1 serait publié en français et en russe. La proposition et la justification sont présentées dans l'additif au présent rapport (ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1).

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

25. À la session précédente, le WP.1 avait étudié la décision du CTI de ne pas approuver la création d'un nouveau groupe d'experts (document informel n° 10/Rev.6 du CTI, par. 35) ainsi que sa demande de réexamen par le WP.1 du mandat proposé (lequel figure dans le document ECE/TRANS/2020/7). Le CTI avait aussi demandé à la Présidente du WP.1 de consulter « tous les groupes de travail concernés », d'élaborer un projet de mandat révisé prenant en compte les suggestions reçues, et de présenter ce document à la session de septembre 2020 du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/171, par. 17).

26. La Présidente du WP.1 a donc échangé avec tous les groupes de travail concernés ainsi qu'avec tous les représentants du WP.1 en leur demandant d'apporter leur contribution. Les observations reçues ont été regroupées dans un nouveau document révisé établi par la Présidente et le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2020/2.

27. À la présente session, le WP.1 a examiné le document, apporté quelques révisions et ajouté le paragraphe 12, puis il l'a adopté. Il a ensuite prié le secrétariat de faire traduire en français et en russe la version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2020/2 dans les meilleurs délais et de la soumettre au CTI pour approbation à sa session de février.

28. À la demande d'une délégation qui souhaitait des précisions sur les prochaines étapes, le secrétariat a expliqué que, pour que le nouveau groupe puisse être créé, il convenait que son mandat soit soumis au Comité exécutif dans les trois langues officielles. On pourrait disposer du mandat dans ces trois langues au plus tôt à la session de février du CTI. Par ailleurs, le Bureau du CTI (au même titre que tous les autres bureaux) n'adoptait « pas les conclusions, recommandations, décisions et rapports de réunion des organes subsidiaires » (Lignes directrices relatives aux procédures et pratiques des organes de la CEE, E/ECE/1464, par. 12). Ainsi, le Bureau du CTI n'étant pas en mesure de soumettre le mandat au Comité exécutif pour approbation définitive, le WP.1 entendait le soumettre au CTI en février 2021.

29. Le Canada et les États-Unis ont déclaré qu'ils ne jugeaient pas nécessaire d'élaborer une nouvelle convention pour les véhicules automatisés.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

30. Le WP.1 a repris et achevé l'examen du rapport final du Groupe d'experts assorti d'observations, en s'appuyant sur le document informel n° 10/Rev.1 (mars 2020). Il a ainsi pu conclure l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2019/4. Il a également poursuivi l'examen des propositions, assorties d'observations, du Groupe d'experts visant à modifier les annexes 1 et 3 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, en s'appuyant sur le document informel n° 12/Rev.1 (mars 2020). Les débats se poursuivront à la session suivante.

31. Le secrétariat a informé le WP.1 des décisions qui restaient à prendre pour que le Groupe d'experts puisse reprendre ses travaux. Il a rappelé que celui-ci avait demandé au Comité exécutif une prolongation de son mandat, qu'il avait obtenue, et qu'il pouvait à ce titre poursuivre ses travaux jusqu'à la fin 2020. En raison de la situation liée à la COVID-19, du fait que le Comité exécutif avait donné son approbation assez tardivement (en mai 2020) et des problèmes de ressources rencontrés par l'Organisation des Nations Unies, le secrétariat n'avait pas pu organiser de sessions officielles pour le Groupe en 2020. Compte tenu de cette situation de force majeure, le secrétariat avait l'intention de demander au Comité exécutif de prolonger automatiquement (à savoir sans qu'il s'impose à nouveau d'obtenir les approbations nécessaires) le mandat du Groupe d'experts pour 2021. Néanmoins, il a été significatif au secrétariat que le Groupe d'experts et le WP.1 devaient à nouveau solliciter l'approbation du Comité exécutif. À la lumière des informations reçues, le Forum mondial a décidé, en sa qualité d'organe de tutelle, de prolonger le mandat du Groupe d'experts jusqu'à la fin 2022 ; en outre, dans le but de permettre au Groupe d'experts de reprendre ses travaux dès que possible, il a chargé le secrétariat du WP.1 de demander l'approbation directe du

Comité exécutif (conformément aux « Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement d'équipes de spécialistes sous l'égide de la CEE-ONU » (ECE/EX/2/Rev.1), en particulier les alinéas a) et f) du paragraphe 3).

32. 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).

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

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

33. À la session précédente, le WP.1 avait examiné le document informel n° 9 (mars 2020) et apporté des modifications au document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.3. À la présente session, il a repris l'examen de la dernière proposition en suspens, qui concerne l'accès aux données sur les téléphones portables en cas d'accident, et a pris une décision à ce sujet (par. 1.5.2.5). La Présidente a informé le WP.1 que l'examen et la révision de la R.E.1 seraient achevés une fois la nouvelle annexe VIII adoptée (point 5 b) de l'ordre du jour).

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

34. Le groupe informel d'experts (Italie, Institute of Road Traffic Education (IRTE), Université de Birmingham (Royaume-Uni) et Université Johns Hopkins) a présenté sa proposition (document ECE/TRANS/WP.1/2020/5, version sensiblement révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2018/6 qu'il est suggéré d'annexer à la R.E.1). Ce document s'appuie sur les résultats des recherches menées par l'IRTE en coopération avec le WP.1 et divers instituts de recherche d'Asie du Sud-Est. Le WP.1 a accepté de l'intégrer à la R.E.1 comme nouvelle annexe VIII. Il a débuté l'examen du document, qu'il continuera d'examiner à la session suivante.

35. À la session précédente, la Présidente avait invité le WP.1 à réfléchir aux rôles que les modes de transport « informels » pourraient jouer dans la mobilité à l'échelle mondiale. À la présente session, la Présidente et l'Université Johns Hopkins ont présenté le document informel n° 1, qui est un projet sur la question complexe des « modes de transport non réglementés ». Le WP.1 a accueilli favorablement ce document et décidé qu'un débat d'orientation devrait être engagé pour traiter le problème multidisciplinaire et difficile de la sécurité routière s'agissant des modes de transport non conformes à la réglementation applicable, en mettant particulièrement l'accent sur leur utilisation dans les pays du Sud. Conformément aux objectifs du WP.1, ce débat devrait donner lieu à un rapport.

36. La Présidente a également informé le WP.1 de l'actuel projet d'organiser, en 2021, à l'occasion du trentenaire de la Fondation IRTE, une manifestation sur les sujets susmentionnés, probablement dans le cadre d'une session du WP.1.

C. Dispositifs de mobilité personnelle

37. À la session précédente, le WP.1 avait invité la Lituanie à obtenir des représentants nationaux auprès du WP.1 des informations législatives sur les dispositifs de mobilité personnelle tels que les trottinettes électriques et à les présenter dans un document à la présente session (document informel n° 2). Le WP.1 a remercié la Lituanie et la Présidente a invité tous les représentants à continuer de fournir ce type d'informations à ce pays pour qu'il les compile et les présente éventuellement à la session suivante. Compte tenu de l'émergence de la micromobilité et des enjeux qui s'y rapportent, la Présidente a proposé d'élaborer elle-même un document de réflexion afin d'exposer certaines questions essentielles et de suggérer les prochaines étapes que pourrait suivre le WP.1 dans ce domaine, y compris un bilan des

activités actuellement entreprises par les Parties contractantes. Un représentant de l'Université Johns Hopkins a fait un exposé sur la micromobilité et les points de vue de différentes parties prenantes aux États-Unis.

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

38. À la session précédente, le secrétariat avait publié le document informel n° 2 (mars 2020), version modifiée du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 avec mise en évidence des modifications apportées dans le but de faciliter la révision du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (Mandat et Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)). Le WP.1 a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 en se concentrant sur le paragraphe 1 du préambule (précisément la deuxième sous-partie du paragraphe 1 et ses alinéas j) et l)).

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

39. À l'occasion de la dernière session, le Brésil, la Suède et l'Institut de sécurité routière « Panos Mylonas » avaient établi un document informel concernant un processus qui pourrait être utilisé pour évaluer la contribution du WP.1 à la stratégie du Comité des transports intérieurs et à la réalisation des objectifs de développement durable 3.6 et 11.2 (document informel n° 3 (mars 2020)). À la lumière de l'exposé fait par la Suède à la présente session et des travaux engagés par les auteurs du document informel n° 3/Rev.1 (mars 2020), le WP.1 s'est félicité de cette approche et a encouragé les auteurs à poursuivre leurs travaux. Il les a, en particulier, invités à réfléchir à la manière dont cette approche pourrait être utilisée à l'avenir dans le cadre du WP.1.

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

40. En raison de la situation liée à la COVID-19, ni la Suède ni l'Italie n'ont présenté d'informations sur l'utilisation, dans le contexte de la sécurité routière, de la liste type des blessures (AIS) en combinaison avec la notion de séquelles médicales permanentes (RPMI), ou sur les travaux relatifs à la qualité de vie après une blessure qui change le cours de l'existence (années de vie pondérées par la qualité – années de vie corrigées de l'incapacité). Le WP.1 a invité la Suède et l'Italie à présenter ces informations à la session suivante.

X. Élection du Bureau (point 9 de l'ordre du jour)

41. Le WP.1 a élu son bureau pour la période allant de mars 2021 à septembre 2022. M^{me} Luciana Iorio (Italie) a été réélue Présidente et M. Dmitry Mitroshin (Fédération de Russie) Vice-Président. M. Karel Hofman (Belgique) a été élu Vice-Président. Le Canada et les États-Unis ont fait observer qu'il était pertinent d'équilibrer la représentation des Parties contractantes aux Conventions de 1949 et 1968 lors de l'élection des membres du Bureau du WP.1.

42. Le WP.1 a exprimé sa sincère gratitude à M. Joël Valmain (France) pour ses nombreuses et précieuses contributions au cours des quinze dernières années, d'abord en tant que représentant, puis en tant que Vice-Président du WP.1. Il lui a adressé ses meilleurs vœux pour sa retraite.

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

43. Le secrétariat a informé le WP.1 des travaux du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière (l'exposé peut être consulté sur le site Web du WP.1).

44. L'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière a donné des informations actualisées sur ses récentes activités visant à promouvoir la sécurité routière dans le monde. Le WP.1 a remercié l'Envoyé spécial pour son engagement en faveur de l'amélioration de la sécurité routière et pour ses actions de promotion des conventions des Nations Unies dans ce domaine.

45. Le secrétariat du WP.29 a donné des informations sur l'état actuel du document ECE/TRANS/WP.1/2020/3 (le document dans lequel sont décrites les futures initiatives de coopération entre le WP.1 et le WP.29, déjà adopté par le WP.1). Le WP.1, notant que le document était à l'ordre du jour de la présente session du GRVA (lequel devrait ensuite rendre compte au WP.29), s'est dit impatient de recevoir les observations du secrétariat du WP.29 à sa session suivante.

46. Le secrétariat du WP.29 a également fourni des informations sur la mise à jour du plan d'action pour les systèmes de transport intelligents (STI) (décision 18 du Comité des transports intérieurs, document informel n° 10/Rev.6). Le plan d'action a déjà été révisé ; les groupes de travail désireux de formuler des observations ou d'apporter des contributions supplémentaires peuvent consulter le premier projet à l'adresse <https://docs.google.com/document/d/1-tIgg7XLAaax0t-WuiMrdU8WFxH3eOO6/edit> (les modifications apportées au texte initial figurent en caractères gras). La Présidente du WP.1 a invité tous les représentants à consulter le projet et à faire des observations en ligne à ce sujet.

47. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction les informations fournies par la présidence du GRVA concernant le Règlement ONU récemment adopté sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie et il a invité la présidence du GRVA à communiquer des informations et des précisions sur la terminologie employée dans le Règlement susmentionné.

48. La Présidente et le secrétariat ont informé le WP.1 de la toute dernière résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/RES/74/299). La résolution, en plus d'annoncer la nouvelle Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ainsi que l'élaboration d'un nouveau plan d'action, est assez élogieuse à l'égard du WP.1 et de ses travaux. Le WP.1 a fait savoir qu'il était disposé à participer au processus de consultation devant conduire à l'adoption du nouveau plan d'action.

49. À la session précédente, le document informel n° 4 (mars 2020), dans lequel sont décrites les activités et actions menées par le WP.1 dans le cadre du tableau 1 du document ECE/TRANS/288/Add.2, avait été examiné, révisé et adopté. Le secrétariat a présenté le document révisé en tant que document informel n° 4/Rev.1 (mars 2020), uniquement à titre d'information.

50. Le secrétariat a présenté le document informel n° 5, dans lequel figure un projet de Charte des droits des victimes de la route, fruit d'une collaboration entre le secrétariat, l'Institut du droit européen de la circulation et le Conseil des Bureaux. Il est proposé d'améliorer la situation des victimes de la route en atténuant les dommages et la souffrance subis grâce à l'application de 10 principes concernant les droits de ces victimes. Le WP.1 est invité à fournir des informations en retour au secrétariat. Il a quant à lui invité le secrétariat à présenter la version définitive de la Charte à la session suivante.

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

51. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 9 au 12 mars 2021, à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 11 décembre 2020.