



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Quatre-vingtième session

Genève, 9-13 mars 2020

Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa quatre-vingtième 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	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)	7–18	3
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	7	3
B. Permis de conduire	8–10	4
C. Conduite automatisée	11–18	4
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour)	19–21	6
Groupe d'experts de la signalisation routière	19–21	6
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)	22–25	7
A. Approche systémique de la sécurité et propositions d'amendements relatives à l'inattention au volant	22	7
B. Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables et aux deux-roues motorisés	23–24	7
C. Dispositifs de mobilité personnelle	25	7
VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 6 de l'ordre du jour)	26	7
VIII. Objectifs de développement durable : contribution potentielle du WP.1 (point 7 de l'ordre du jour)	27	8
IX. Définition de « blessure grave » (point 8 de l'ordre du jour)	28	8



X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	29–36	8
XI.	Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour).....	37	9
XII.	Adoption du rapport de la quatre-vingtième session (point 11 de l'ordre du jour) .	38	9

I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingtième session à Genève, du 9 au 13 mars 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, Bélarus, Canada, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse.
2. Les représentants des États non membres de la CEE suivants étaient aussi représentés : Australie, Brésil, Japon et Nigéria.
3. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également présentées : Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), projet EuroMed pour les transports, Fédération internationale de l'automobile, Fédération internationale de motocyclisme, Fédération internationale des piétons, Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Institut de sécurité routière « Panos Mylonas » et Association mondiale de l'industrie de la bicyclette (WBIA).
4. Des représentants du Taxi Development Public Council et de l'Université de Caroline du Sud étaient également présents en tant qu'observateurs.

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

5. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/170). Le Président du WP.1 a constaté l'absence de nombreux représentants en raison de la situation due à la Covid-19 et le secrétariat a communiqué aux participants à la réunion se trouvant au Palais des Nations des informations générales sur le coronavirus (<http://www.unece.org/covid-19.html>).

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

6. Faute 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 est prévu d'apporter à leur législation sur la circulation, ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la prochaine session du WP.1. 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

7. Le WP.1 a résumé le débat qui s'est tenu sur les points i), j), r), t), 34, 35 et 36 du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1. Il a décidé, à titre de conclusion provisoire, de supprimer les alinéas i) et j) et les paragraphes 35 et 36 correspondants. Toutefois, en l'absence des principaux auteurs des propositions de modifications présentées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 (la Slovaquie et Laser Europe), le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de celui-ci à la prochaine session, en prenant en compte le document ECE/TRANS/WP.1/2019/10 (soumis par la Slovaquie) et le document ECE/TRANS/WP.1/2019/11 (soumis par Laser Europe). Le WP.1 a pris note de la décision

de l'Allemagne de retirer le document informel n° 8 (mars 2019) de la liste des documents soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

B. Permis de conduire

1. Proposition d'amendement

8. Le WP.1 a examiné le document informel n° 15/Rev.1, soumis par le groupe informel d'experts des permis de conduire, auquel il a de nouveau demandé de soumettre un document sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 à la prochaine session. Conformément à la demande faite par le WP.1 à sa soixante-dix-neuvième session, la version révisée du document officiel devrait contenir une proposition d'amendement faisant apparaître les modifications à apporter à la Convention de 1968 (avec mise en évidence desdites modifications) sur la base de la proposition d'approche synthétique combinant des éléments des trois options a), b) et c) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (ECE/TRANS/WP.1/169, par. 14 et 15) proposée par le groupe informel. Ce document devrait aussi préciser les éléments de sécurité minimaux que doivent comporter les permis de conduire selon le groupe informel d'experts (par. 16, *ibid.*). Le Groupe de travail a pris note du document informel n° 15 mais ne l'a pas examiné.

9. À la lumière de la question soulevée par certaines Parties contractantes sur les permis de conduire internationaux délivrés en application de la Convention sur la circulation routière de 1949, et faisant observer que le document susmentionné porte essentiellement sur les permis de conduire délivrés au titre de la Convention de 1968, le secrétariat a invité le WP.1 à envisager d'approuver à sa prochaine session l'« Ensemble de principes concernant les permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1949 sur la circulation routière » (qui fait l'objet du chapitre VIII du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1) et de le diffuser sous forme de lignes directrices ou de document d'information sur la page Internet du WP.1.

2. Permis de conduire sur téléphone mobile

10. À la dernière session, le Président a demandé que le thème des « permis de conduire sur téléphone mobile » et des bases de données qui leur sont associées soit inscrit à l'ordre du jour en tant que point distinct pour des discussions futures. Étant donné la situation actuelle liée à la Covid-19, le WP.1 a reporté l'examen de cette question à sa prochaine session.

C. Conduite automatisée

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

11. À la session précédente, le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3, y a apporté quelques changements et a convenu d'en reprendre l'examen à la présente session. Pour cette dernière, plusieurs pays avaient présenté des propositions de modification (voir document informel n° 7) à examiner en vue de leur insertion dans le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3. En conséquence, le WP.1 a examiné simultanément le document informel n° 7 et le document ECE/TRANS/WP.1/2019/3, accepté certaines modifications et décidé de reprendre ses travaux à partir du « Préambule » du document ECE/TRANS/WP.1/2019/3 à la prochaine session.

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

12. À la session précédente, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a soumis un document de réflexion concernant une proposition de projet de résolution sur la conduite à distance (ECE/TRANS/WP.1/2019/2). À la présente session, le Groupe de travail n'a pas entrepris l'examen de ce document, mais il a réfléchi à la manière dont il convenait d'aborder les questions complexes liées au fait de manœuvrer un véhicule depuis l'extérieur. Le Groupe de travail a invité les auteurs à revoir l'approche initiale et à élaborer une version révisée sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1 pour la prochaine session.

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

13. Compte tenu de l'avancement des travaux concernant la proposition d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1 au titre du point 3 c) iv) de l'ordre du jour, le WP.1 a décidé de mettre fin à l'examen de ce point.

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

14. Le WP.1 a examiné les propositions d'amendement à l'article 34 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1 et donné son accord de principe à l'ajout de deux nouvelles définitions à l'article 1 et d'un nouvel article 34 *bis*. Le texte adopté à la présente session se lit comme suit :

« Article premier – Définitions

Ajouter les nouveaux paragraphes ab) et ac) libellés comme suit :

ab) Le terme "système de conduite automatisé" désigne un dispositif associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon ininterrompue.

ac) Le terme "contrôle dynamique" désigne l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Ces fonctions comprennent le contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, la surveillance de la route, les réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que la préparation et le signalement des manœuvres. »

« Article 34 *bis*

Conduite automatisée

L'exigence selon laquelle tout véhicule ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur est réputée satisfaite lorsque le véhicule utilise un système de conduite automatisé qui est conforme :

a) À la réglementation technique nationale et à tout instrument juridique international applicable aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ;

b) À la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

Le champ d'application de cet article est limité au territoire de la Partie contractante où s'appliquent les règlements techniques et la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule. »

15. Le WP.1 a invité les auteurs de cette proposition à soumettre le document ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 à la prochaine session en vue de son éventuelle adoption. Le document révisé devrait contenir le texte approuvé ainsi qu'une version révisée de la justification.

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

16. À la session précédente, le Président avait proposé de commencer à élaborer une nouvelle convention sur l'utilisation de véhicules automatisés dans la circulation routière, ce que le WP.1 avait accepté. À la présente session, le Président a expliqué que le Bureau et le secrétariat avaient établi le mandat du nouveau Groupe d'experts, qui a été révisé par la suite pour tenir compte de la teneur des consultations tenues entre les sessions avec les représentants des États auprès du WP.1. Une fois ces consultations terminées, le secrétariat a soumis le document ECE/TRANS/2020/7 au Comité des transports intérieurs en février 2020 (soit une semaine avant la session de mars du WP.1), qui devait normalement voir l'adoption du texte contenu dans le document ECE/TRANS/2020/7), en lui demandant d'approuver la création de ce groupe. Cependant, le CTI a décidé après examen de la

question de ne pas approuver à ce stade la création d'un nouveau groupe d'experts (voir par. 35 du document informel n° 10/Rev.6) et demandé au WP.1, en étroite coopération avec tous les groupes de travail concernés, de réexaminer le mandat proposé. Le WP.1 a fait valoir que le secrétariat ne pouvait pas soumettre le document ECE/TRANS/WP.1/2020/2 dans la mesure où il était identique à un autre document déjà publié (le ECE/TRANS/2020/7).

17. Le WP.1 a réfléchi à la marche à suivre et décidé de déléguer cette tâche à son président, auquel il incombera de consulter « tous les groupes de travail concernés », d'élaborer un projet révisé du mandat prenant en compte les suggestions reçues et de présenter ce document à la prochaine session du WP.1, en vue de son examen et adoption éventuelle (conformément à la décision du CTI susmentionnée). Le Président du WP.1 a rappelé les étapes de la procédure énoncées dans la décision du CTI et invité le Groupe de travail à les examiner à la lumière des « Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement d'équipes de spécialistes sous l'égide de la CEE » publiées par le Comité exécutif de la CEE (ECE/EX/2/Rev.1).

18. La Finlande a informé le Groupe de travail (Document informel n° 8) de son approche de la conduite automatisée. Le WP.1 a pris note des observations de la Finlande et s'est dans l'ensemble déclaré favorable à l'inscription au programme de travail du futur groupe d'experts chargé de rédiger un projet de nouvel instrument juridique sur les véhicules automatisés, lorsqu'il sera opérationnel, de points relatifs aux thèmes présentés, tels que l'intelligence artificielle, la dimension morale et les avantages des véhicules automatisés pour la société.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

19. À la session précédente, le WP.1 a demandé aux représentants des pays de lui faire part de leurs observations sur le document ECE/TRANS/WP.1/2019/4, qui contient le rapport final du Groupe, et sur le document ECE/TRANS/WP.1/2019/5, qui contient des propositions d'amendements aux annexes 1 à 3 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière. À la présente session, le Groupe de travail a examiné le document informel n° 12 (c'est-à-dire le rapport final du Groupe d'experts assorti d'observations) jusqu'au signal C, 46. À la prochaine session, le WP.1 reprendra l'examen du document à partir du signal C, 46 (l'examen comprendra aussi le signal A, 14).

20. Les documents informels n° 5 et 6, présentés par la Slovaquie, n'ont pas été examinés, dans la mesure où les informations qu'ils contiennent sont reprises dans les documents informels n° 10 et 12, qui font la synthèse de toutes les observations reçues. Le document informel n° 12 (rapport final du Groupe d'experts assorti d'observations) devrait être examiné à la prochaine session.

21. Le secrétariat a 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). Le secrétariat espère achever sous peu le formatage de centaines d'images de panneaux de signalisation routière et pense que l'e-CoRSS sera disponible sur le site Web de la CEE en 2020. Le secrétariat a également informé le Groupe de travail de la situation concernant les approbations sollicitées de la part du CTI et du Comité exécutif pour permettre au Groupe d'experts de reprendre ses travaux en 2020. À sa dernière session, le CTI a approuvé la prolongation du mandat du Groupe d'experts de la signalisation routière jusqu'au 31 décembre 2020 pour permettre au Groupe de terminer ses travaux sur les signaux routiers qui pourraient être intégrés à l'avenir dans la Convention sur la signalisation routière de 1968 (voir par. 36 du document informel n° 10/Rev.6). Le Comité exécutif devrait prendre une décision à sa session de la mi-mai 2020.

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

22. Le WP.1 a examiné le document informel n° 9 et intégré les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.3. À la prochaine session, il devrait examiner la dernière proposition en suspens, relative à l'accès aux données des téléphones portables en cas d'accident.

B. Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables et aux deux-roues motorisés

23. L'Association internationale des constructeurs de motocycles, s'exprimant au nom du groupe informel d'experts (Canada, Italie, Royaume-Uni, Institute of Road Traffic Education, Université de Birmingham et Université Johns Hopkins) créé pour évaluer plus précisément les mesures prises en faveur des usagers de la route vulnérables et des deux-roues motorisés et leur incidence dans les pays d'Asie du Sud-Est, a expliqué que le groupe n'avait pu se réunir en raison de la situation due à la Covid-19. Cependant, le groupe comptait bien avancer ses travaux, et il présentera un compte-rendu des progrès réalisés à la prochaine session. Le Groupe de travail n'a donc pas eu l'occasion d'examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2018/6.

24. Le Président du WP.1 a souligné l'intérêt qu'il y avait à élargir l'analyse au processus régional de renforcement des capacités sur la base d'exemples de bonnes pratiques tels que le laboratoire vivant d'étude de la sécurité routière (Road Safety Living Lab) créé à Pondichéry (Inde) par l'Institute of Road Traffic Education (IRTE). Dans ce contexte, le Président a invité le WP.1 à se pencher sur les modes de transport informels, qui jouent un rôle important dans la mobilité sociale en Asie du Sud-Est. Dans le même esprit, le Président va également réfléchir avec le groupe d'experts informel à l'éventuelle organisation d'une manifestation spécialement consacrée à ces questions pour fêter le trentième anniversaire de la Fondation IRTE en 2021.

C. Dispositifs de mobilité personnelle

25. En raison de la Covid-19 et des restrictions de déplacement imposées dans de nombreux pays, le document informel n° 1 n'a été ni soumis ni présenté. Le WP.1 a invité des représentants de l'Université John Hopkins à présenter les différents aspects de la micro-mobilité et des problèmes y relatifs à la prochaine session. Un représentant de l'Institut Panos Mylonas a présenté un exposé sur l'utilisation en toute sécurité des trottinettes électriques. À l'issue d'un débat sur les liens entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et les questions liées aux nouveaux dispositifs de mobilité personnelle, le Groupe de travail a décidé de continuer à se pencher sur la question et prié la Lituanie de recueillir auprès des représentants des pays membres des informations concernant la législation relative aux dispositifs de mobilité personnelle tels que les trottinettes électriques et de présenter un document à la prochaine session.

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

26. Le secrétariat a, comme demandé, présenté pour cette session le document informel n° 2, qui met en évidence les modifications qui ont été apportées jusqu'à présent au document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (mandat du Forum de la sécurité routière) afin d'en faciliter la révision. Le Groupe de travail a un peu progressé dans la révision de ce document, mais il a décidé d'accélérer ses travaux à la prochaine session afin d'en venir à bout.

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

27. À la session précédente, la Suède, le Brésil et l'Institut de sécurité routière Panos Mylonas ont offert d'élaborer un document informel proposant un cadre pour une analyse d'impact de la contribution potentielle du Groupe de travail. Le document informel n° 3 de la présente session présente une méthode d'évaluation de l'impact qui pourrait être utilisée pour évaluer la contribution du WP.1 à la stratégie de la CTI ou à la réalisation des objectifs de développement durable 3.6 et 11.2. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction cette méthode et encouragé les auteurs à poursuivre leurs travaux et à présenter des observations préliminaires à la prochaine session.

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

28. À la session précédente, le Président a invité le WP.1 à s'associer à la Suède pour poursuivre les travaux dans ce domaine. Faute de temps, la Suède n'a pas pu faire le point sur l'utilisation en guise d'indicateurs, dans le contexte de la sécurité routière, de la liste type des blessures (AIS) en combinaison avec la notion de séquelles médicales permanentes (RPMI). Elle s'efforcera cependant de présenter un document informel à la prochaine session. Toujours à la prochaine session, l'Italie sera invitée à communiquer des informations sur ses 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).

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

29. À la session précédente, le Groupe de travail, auquel il avait été demandé de prendre des mesures de suivi afin de mettre ses travaux en adéquation avec la stratégie, a examiné ses activités dans le cadre du tableau 1 qui figure dans le document ECE/TRANS/288/Add.2. Il a également prié le secrétariat d'établir un document informel rassemblant les observations formulées. En conséquence, le document informel n°4 a été soumis, examiné, révisé et adopté à la présente session. Le WP.1 a prié le secrétariat de communiquer au secrétariat du CTI le document informel n° 4 tel que révisé et adopté.

30. Le secrétariat a fait part au Groupe de travail des observations suscitées par le projet de recommandations du CTI sur l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, communiquées au secrétariat du CTI comme le demandait la communication aux Présidents des Groupes de travail datée du 24 avril 2019. À cet égard, le WP.1 a pris note des décisions pertinentes du CTI énoncées dans les paragraphes 39 et 40 du document informel n° 10/Rev.6.

31. Le WP.1 a pris note du document ECE/TRANS/WP.1/2020/3, qui décrit un cadre de collaboration et des stratégies communes entre le Forum mondial de la sécurité routière et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29). Dans ce contexte, le WP.1 et le WP.29 ont tenu une session conjointe (documents informels n°s 11 et 14) au cours de laquelle plusieurs membres du Bureau issus des deux groupes de travail ont fourni des informations sur les activités en cours. Il a été conclu que les échanges réguliers d'informations entre les deux groupes de travail à propos de l'automatisation des véhicules étaient importants et bénéfiques. Il serait bon, notamment, de prévoir la participation de chaque président aux sessions de l'autre organe. En outre, les deux groupes de travail se sont dits intéressés par l'organisation d'une manifestation annuelle commune.

32. Le secrétariat a informé le WP.1 des travaux du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière a fait le point sur les activités récentes de l'Envoyé spécial en matière de promotion de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies (les deux exposés sont affichés dans leur intégralité sur la page Web du WP.1).

33. Le Président a communiqué des informations sur la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (tenue les 19 et 20 février 2020 à Stockholm), ainsi que sur les résultats et conclusions de la manifestation parallèle constructive que le WP.1 avait organisée en partenariat avec la Fédération de Russie (18 février 2020). Cette manifestation était destinée à attirer l'attention sur les travaux récents du Forum mondial, notamment sur un cadre juridique permettant l'application des nouvelles technologies automobiles dans l'intérêt de la sécurité routière sur le plan mondial (les exposés présentés à la manifestation parallèle sont affichés sur le site Web du WP.1). Le WP.1 a remercié la Fédération de Russie pour avoir fourni le financement nécessaire à la tenue de la manifestation.

34. Le secrétariat a informé le WP.1 d'une évaluation récente de la prise en compte des questions de genre à la CEE. Il a notamment attiré l'attention des États membres sur le fait qu'il était souhaitable d'augmenter le nombre de femmes dans les délégations et encouragé la prise en compte des questions de genre dans les décisions du WP.1, lorsque cela est approprié et pertinent. Le secrétariat a également incité les États membres à renforcer leurs capacités en s'inspirant des bonnes pratiques en matière de prise en compte des questions de genre mises en œuvre par des États membres pour prendre des mesures en matière d'égalité des sexes dans le domaine de la sécurité routière ou dans d'autres domaines qui lui sont étroitement liés. Le WP.1 a examiné la question de la prise en compte des questions de genre, souligné la nécessité d'adopter des pratiques de gestion fondées sur le mérite et décidé qu'il pourrait rester saisi de la question, si cela était nécessaire et s'il disposait du temps voulu.

35. L'Allemagne a présenté le document informel n° 13 dans lequel il est question de la nécessité éventuelle d'exiger qu'un véhicule automatisé indique, par un signal optique ou acoustique, ou les deux, son mode de fonctionnement (« automatisé ou manuel »). Après examen de la question, et compte tenu d'observations portant notamment sur les interactions avec la police et avec les autres usagers de la route et sur le fait que certains pourraient être fâcheusement tentés d'utiliser de faux signaux, le WP.1 a décidé d'examiner cette question à la prochaine session au titre du point 3 c) de l'ordre du jour.

36. Le Président a informé le WP.1 que le National Safety Council des États-Unis souhaitait mutualiser son savoir-faire en matière de sécurité routière dans le cadre professionnel, lequel pourrait être appliqué dans le monde entier.

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

37. La prochaine session du WP.1 se tiendra du 21 au 25 septembre 2020 à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 1^{er} juillet 2020. Le WP.1 a demandé au secrétariat de veiller à ce que des sessions de cinq jours se tiennent en septembre 2020 ainsi qu'en mars et septembre 2021.

XII. Adoption du rapport de la quatre-vingtième session (point 11 de l'ordre du jour)

38. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quatre-vingtième session.