



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 7-11 mars 2022

## Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa quatre-vingt-quatrième 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) .....	5–8	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Forum mondial (point 2 de l'ordre du jour) .....	9–14	4
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour) .....	15–25	5
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	15	5
B. Permis de conduire .....	16–18	5
C. Conduite automatisée .....	19–22	5
D. Les facteurs humains et la conduite automatisée : des questions clefs pour la circulation routière de demain .....	23–25	6
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière : Groupe d'experts de la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	26–30	7
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour) .....	31–35	7
A. Approche systémique de la sécurité .....	31	7
B. Examen des enjeux de la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire .....	32–33	8
C. Engins de mobilité personnelle et autres engins facilitant une mobilité durable et inclusive .....	34–35	8
VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du WP.1 (point 6 de l'ordre du jour) .....	36	8
VIII. Objectifs de développement durable : contribution possible du WP.1 (point 7 de l'ordre du jour) .....	37–39	9



IX.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) .....	40-43	9
X.	Date de la prochaine session (point 9 de l'ordre du jour).....	44	10
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	45	10
Annexe			
	Déclarations de pays.....		11

## I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa quatre-vingt-quatrième session à Genève, du 7 au 11 mars 2022, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Tchéquie.
2. Les États non membres de la CEE suivants étaient aussi représentés : Australie, Brésil, Égypte, Inde, Japon et Nigéria.
3. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : Autonomous Drivers Alliance, American Association of Motor Vehicle Administrators, Boda Boda Safety Association of Kenya, Confederation of the European Bicycle Industry, Conseil européen de la sécurité des transports, Europäische Fahrlehrer Assoziation, European Garage Equipment Association (EGEA), Eye International, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Institut de sécurité routière « Panos Mylonas », Institute of Road Traffic Education (IRTE), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO), projet EuroMed Transports et World Bicycle Industry Association (WBIA).
4. Des représentants des établissements universitaires ci-après ont également participé à la session : Université catholique du Sacré-Cœur, Université de Caroline du Sud et Université Johns-Hopkins.

## 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.1/178 ; document informel n° 5).
6. Quatorze pays ont soumis des déclarations verbales ou écrites sur la situation en Ukraine (reproduites dans l'annexe telles qu'elles ont été reçues).
7. La Présidente du WP.1 a fait remarquer que, cette année, la Journée internationale de la femme (8 mars) était célébrée pendant la session du Forum mondial. À cette occasion, elle a remercié toutes les participantes et toutes les femmes qui œuvrent sans relâche à la promotion et à l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Elle a souligné que des politiques de mobilité sûres et inclusives étaient des éléments essentiels facilitant l'accès de toutes les femmes à l'éducation et à l'emploi. La Présidente a également invité tous les participants à assister à une manifestation parallèle organisée par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière à l'occasion de la Journée internationale de la femme, sur le thème « Investing in a better future for Africa through safe and sustainable mobility » (Investir dans un avenir meilleur pour l'Afrique grâce à une mobilité sûre et durable) (document informel n° 11). Enfin, elle a souhaité chaleureusement la bienvenue aux représentants du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports et les a remerciés pour leur participation à la session.
8. La Présidente a informé le WP.1 que Dan Link, ancien représentant d'Israël et Vice-Président du WP.1 jusqu'en 2010, était décédé le mois précédent. M. Link avait participé activement à la promotion des principes de sécurité routière aux niveaux national et international. Il avait également organisé une session extraordinaire du WP.1, qui s'était tenue avec succès en Israël en 1988. Sa chaleureuse amitié et ses connaissances manqueront beaucoup au Groupe de travail. La Présidente et les membres du WP.1 ont présenté leurs sincères condoléances à sa famille.

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

9. La Présidente a rendu compte de la quatre-vingt-quatrième session du Comité des transports intérieurs (CTI) et de la Réunion ministérielle organisée à l'occasion du soixante-quinzième anniversaire du CTI, qui se sont tenues en février 2022, notamment s'agissant des questions et résultats se rapportant au WP.1 et à la sécurité routière. À la dernière session du CTI, le Brésil a soumis le document ECE/TRANS/2022/30 dans lequel il demande (par. 5) à devenir un participant à part entière du WP.1, avec droit de vote, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du document ECE/EX/1. Le CTI a remercié le Gouvernement brésilien pour l'intérêt manifesté et a accédé à sa demande.

10. Le secrétariat a noté que la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 avait été examinée et que le Comité avait invité les groupes de travail à « exploiter les possibilités et prévenir les risques » tels que recensés dans le document ECE/TRANS/2022/3. À cette fin, il établira un document pour examen par le WP.1 à sa prochaine session.

11. Le secrétariat a communiqué des informations actualisées sur l'achèvement du plan d'action pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) (<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>) ainsi que sur la réunion mondiale de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière organisée par l'ONU en 2022. Il a indiqué au WP.1 que l'Assemblée générale avait décidé que cette réunion se tiendrait à New York les 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet 2022, juste avant le forum politique de haut niveau pour le développement durable du Conseil économique et social et aurait pour thème « La sécurité routière à l'horizon 2030 : garantir une décennie d'action et de réalisations ».

12. Le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a donné au WP.1 des informations sur ses travaux, en particulier sur les répercussions de ses projets, la stratégie qu'il prévoit d'adopter et les manifestations organisées pour promouvoir le Fonds. Les travaux du Fonds sont axés sur cinq domaines clés : le renforcement des capacités, la réglementation des véhicules, l'application de la loi, la sécurité des routes et l'intervention après un accident. Il a financé 10 nouveaux projets depuis septembre 2021.

13. Le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière a présenté un exposé sur les récentes activités de l'Envoyé spécial en matière de promotion de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies. Le représentant du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports a remercié l'Envoyé spécial pour sa contribution inestimable à la promotion de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies dans le monde entier, ainsi que pour son étroite coopération et son appui continu. En ce qui concerne les efforts déployés par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière et leur application effective, le représentant a fait remarquer que l'absence de traduction arabe de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de ses mises à jour régulières constituait un obstacle majeur, non seulement à l'adhésion à l'Accord, mais aussi à son application par l'élaboration d'une réglementation nationale appropriée, pour les 22 pays dont la langue officielle était l'arabe. Il a demandé l'aide de l'Envoyé spécial pour remédier à cette situation, notamment en veillant à ce que la question soit portée à l'attention du Conseil économique et social et de l'Assemblée générale afin qu'ils l'examinent dès que possible. Le WP.1 a estimé que l'accès à des instruments juridiques fondamentaux tels que l'ADR faisait partie de la stratégie de sécurité routière mise en œuvre au niveau mondial pour atteindre la cible 3.6 du Programme de développement durable à l'horizon 2030. À cette fin, il recommande de tout mettre en œuvre pour traduire l'Accord.

14. Aucun document d'information sur les activités et initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière, notamment les modifications récemment apportées ou qu'il est prévu d'apporter à la législation sur la circulation routière, n'a été communiqué.

## **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**

15. Le WP.1 a repris son examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 en s'appuyant sur le document informel n° 1 (mars 2021) à partir du point 41. Cet examen achevé, il a demandé au secrétariat d'établir une version définitive et officielle du document en vue de son éventuelle adoption à la prochaine session. La Fédération de Russie a demandé que la version russe du document soit vérifiée par des experts nationaux avant que le document soit adopté. Le Gouvernement italien s'est proposé comme Partie contractante chargée de présenter cette proposition d'amendement à la prochaine session. La Présidente a invité d'autres Parties contractantes à se joindre à l'Italie dans cette entreprise.

### **B. Permis de conduire**

#### **1. Proposition d'amendements**

16. À sa session de septembre 2021, le WP.1 a de nouveau invité le groupe informel d'experts des permis de conduire à élaborer, pour la présente session, une proposition d'amendements simplifiée dans laquelle seraient présentées différentes solutions susceptibles d'assurer un niveau minimal de sécurité dans le système actuel des permis de conduire nationaux et internationaux délivrés dans le cadre de la Convention de 1968, ainsi que d'éventuelles améliorations à apporter au système actuel des permis. À la présente session, le groupe informel d'experts a indiqué que la proposition d'amendements était en cours d'élaboration et qu'un document devrait être soumis à la prochaine session. La Présidente du WP.1 a souligné que cette proposition devait être applicable à toutes les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

17. La FIA a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2022/1, dans lequel figure une liste des organismes autorisés à délivrer des permis de conduire internationaux. Ce document est disponible en anglais, français et russe, et sera mis à jour pour la prochaine session du WP.1. À cette fin, les représentants du WP.1 ont été invités à communiquer leurs observations directement à la FIA.

18. La Fédération européenne des auto-écoles (EFA) et l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) ont présenté des exposés portant respectivement sur l'évaluation de la directive 2006/126/CE et sur les permis de conduire numériques. En outre, en tant que membres d'un groupe informel d'experts des permis numériques, ils ont informé le WP.1 des travaux en cours, à savoir l'élaboration d'un livre blanc éducatif et la réalisation d'une enquête qui permettra d'évaluer la situation en ce qui concerne les permis de conduire numériques dans les Parties contractantes (les deux devant être présentés à la prochaine session). Le WP.1 a accueilli avec intérêt les exposés et les informations actualisées sur le travail réalisé.

### **C. Conduite automatisée**

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

19. Le WP.1 a achevé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2021/2 (en s'appuyant sur le document informel n° 1) et l'a adopté. Il a demandé au secrétariat d'établir le document ECE/TRANS/WP.1/2021/2/Rev.1 dans trois langues pour une éventuelle adoption à la prochaine session.

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

20. À la dernière session, le Royaume-Uni avait présenté un document de travail sur la conduite à distance (document informel n° 1, septembre 2021) et, après l'avoir examiné, certains membres du WP.1 ont invité l'auteur à le réviser. La révision n'a pas été soumise à la présente session (en tant que document informel n° 2). La Présidente a prié les auteurs de soumettre à nouveau leur document et d'y inclure des aspects supplémentaires tels que le rôle des entreprises et les compétences des opérateurs qui effectuent des manœuvres dans le cadre du contrôle tactique à distance. Le Royaume-Uni est invité à réviser le document pour la prochaine session.

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

21. Le secrétariat a fait le point sur la proposition d'amendement à l'article 34 (ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1) en se référant à la notification dépositaire (C.N.26.2022.TREATIES-XI.B.19) émise le 21 janvier 2022 pour signifier aux Parties contractantes que cette proposition a été acceptée (date d'entrée en vigueur le 14 juillet 2022). Le WP.1 a demandé au secrétariat d'établir une version complète de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

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

22. La Présidente du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés a fourni des informations sur les progrès réalisés par le Groupe. Le groupe a tenu sa deuxième session en décembre 2021 et a adopté son programme de travail à cette occasion. Il a également tenu deux sessions informelles et il prévoit d'en tenir une autre (le 31 mars 2022) avant sa prochaine session formelle en mai 2022, afin d'accélérer ses travaux. La Présidente du Groupe d'experts a décrit les activités actuelles, qui ont pour but de préparer le Groupe à élaborer un instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés. Elle a expliqué que les étapes préparatoires visaient à s'assurer que le futur instrument juridique soit le plus pertinent possible. La Présidente du WP.1 a souligné qu'il convenait dans le même temps de s'appuyer sur les travaux relatifs à l'évaluation des questions de sécurité menés actuellement pour établir un projet de structure du nouvel instrument. La Présidente du Groupe d'experts a accueilli avec intérêt les commentaires du WP.1 et a indiqué qu'elle transmettrait ses suggestions au Groupe d'experts.

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

### **1. Facteurs humains et conduite automatisée**

23. À la précédente session, le Canada et la Présidente du WP.1 ont présenté le document informel n° 11 (septembre 2021), dans lequel il est proposé d'élaborer une série de principes clefs destinés à encadrer la sécurité des véhicules automatisés et à placer les besoins humains au cœur des projets. À la présente session, il a été proposé dans le document informel n° 11/Rev.1 (septembre 2021) d'élaborer un cadre de principes clefs mettant l'accent sur une conception du véhicule axée sur l'être humain, l'interaction sûre entre les véhicules automatisés et les autres usagers de la route et sur la sensibilisation et l'information des consommateurs. À la suite du débat, la Présidente a invité les membres du WP.1 à communiquer leurs observations au Canada en vue de la révision du document en collaboration avec les représentants qui ont proposé leur aide à cette fin. Le WP.1 a accueilli avec intérêt la proposition de la Présidente d'organiser à la prochaine session une réunion-débat afin d'examiner plus en détail cette question.

24. Le WP.1 a organisé un débat d'experts pour poursuivre l'échange de vues sur les facteurs humains et la conduite automatisée (document informel n° 12).

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

25. À la précédente session, le WP.1 a décidé de poursuivre l'examen de la question des signaux optiques ou sonores des véhicules munis de systèmes de conduite automatisés ou de systèmes actifs d'aide à la conduite. À la présente session, la FIP a soumis le document informel n° 6 et a présenté sa position sur les prescriptions de sécurité auxquelles doivent se conformer les véhicules automatisés afin d'indiquer leur état et de signaler les prochaines manœuvres qu'ils prévoient d'effectuer. Le WP.1 a accueilli avec intérêt l'exposé et a indiqué qu'il souhaitait que l'examen de la question se poursuive à la prochaine session.

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

26. Le WP.1 a pris note des documents ECE/TRANS/WP.1/2019/4/Rev.1 (rapport du Groupe d'experts) et ECE/TRANS/WP.1/2019/5/Rev.1 (propositions d'amendement) et a invité les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière à les examiner en vue de leur adoption en septembre 2022.

27. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a donné au WP.1 des informations actualisées concernant les travaux menés actuellement sur les signaux non régis par la Convention, la situation relative au questionnaire sur les signaux de priorité et les difficultés que rencontre le Groupe dans l'exécution de son mandat. Il a informé le WP.1 que les travaux sur les signaux non régis par la Convention s'étaient accélérés et que le Groupe devrait soumettre ses recommandations au WP.1 à la prochaine session.

28. Le Président du Groupe d'experts a également informé le WP.1 des mesures prises de concert avec la Présidente du WP.1 pour encadrer efficacement la participation au Groupe des experts du secteur privé.

29. Compte tenu de la complexité et de l'intérêt du sujet, le WP.1 a recommandé que les travaux du Groupe d'experts de la signalisation routière se poursuivent au-delà de 2022. À cette fin, il examinera une demande de prolongation de mandat à sa prochaine session.

30. 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).

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

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

31. À la précédente session, le WP.1 a parachevé sa révision de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) en adoptant la nouvelle annexe VIII (ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1). À la présente session, il était prévu qu'il adopte la version révisée de la Résolution, qui comprend l'annexe VIII (Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables : examen des enjeux de la sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire). Toutefois, une mise à jour du nouveau chapitre 17 sur les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (annexes des documents ECE/TRANS/WP.1/157 et ECE/TRANS/WP.1/159) ayant récemment été demandée, le WP.1 a examiné les propositions d'amendements correspondantes présentées par la Suède dans le document informel n° 7. Il a pris note des propositions d'amendement et a invité la Suède à les réviser en vue de soumettre un document officiel pour la prochaine session. Le Canada a été invité à présenter en septembre 2022 un exposé décrivant son approche des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.

## **B. Examen des enjeux de la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire**

32. La FIM a décrit ses travaux et a fait part de son expérience s'agissant des modes de transport informels en présentant un exposé sur l'atelier sur la sécurité des motocyclistes qu'elle a organisé sur le thème « Riding in a Safe System » (Rouler dans un système sûr). Un chercheur de l'Université catholique du Sacré-Cœur a fait un exposé sur les avantages et les inconvénients de l'utilisation des deux-roues motorisés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Il a présenté une étude menée au Nigéria, en Tanzanie, à Madagascar et au Kenya sur le comportement des conducteurs de motos à la lumière des contextes socioculturels. Le WP.1 a accueilli avec intérêt les deux exposés.

33. À sa quatre-vingt-deuxième session, le WP.1 avait organisé un webinaire pour examiner les moyens de transport non réglementés couramment utilisés en Asie et ailleurs. Afin d'assurer un suivi concret de cette initiative, le WP.1 a examiné à la présente session le document informel n° 3 établi par le groupe informel d'experts (composé de la Présidente et de représentants de l'Université Johns-Hopkins, de l'IRTE et de l'Université de Birmingham). On y trouve des recommandations concernant les mesures et les orientations – fondées sur le principe de réduction des risques de blessure – à prendre en compte lorsque l'on s'attaque aux problèmes de sécurité routière liés aux modes de transport non réglementés. Le WP.1 a salué l'initiative et a décidé de continuer à examiner la question. Il a invité les auteurs à réviser le document (le cas échéant) et à poursuivre leur travail d'élaboration de grands principes directeurs en matière de sécurité routière dans le domaine des modes de transport non réglementés. Le document informel n° 3 (ou sa version révisée) sera présenté en tant que document officiel à la prochaine session.

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

34. La Lituanie a communiqué des informations actualisées (document informel n° 4) sur la législation de différents pays relative aux engins de mobilité personnelle tels que les trottinettes électriques (version révisée du document informel n° 10 datée de septembre 2021). La Présidente a invité le WP.1 à continuer à enrichir ce document et a remercié la Lituanie pour sa contribution.

35. À la précédente session, le WP.1 avait examiné le document informel n° 5 (mars 2021), présenté par la Présidente et élaboré en collaboration avec le Ministère des transports de la Nouvelle-Zélande, l'Université Johns-Hopkins et l'Université de Caroline du Sud. À la présente session, le WP.1 a organisé une réunion-débat sur le thème des engins de mobilité personnelle et autres engins facilitant une mobilité durable et inclusive (document informel n° 12). À sa prochaine session, il sera invité à poursuivre l'examen de ce point de l'ordre du jour afin de contribuer à une mobilité durable, sûre et inclusive, conformément au Programme 2030.

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

36. Le WP.1 a repris l'examen du document informel n° 4 (septembre 2021) (version du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 modifiée en mode de suivi des modifications) s'agissant de la partie relative au mandat. Il a achevé l'examen du mandat et a adopté le texte. Il a continué d'apporter des modifications au Règlement intérieur jusqu'à l'article 4 et il reprendra à partir de ce point à sa prochaine session.

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

37. Le « Imola Living Lab », un groupe composé de membres des milieux universitaires et de représentants de la société civile, de collectivités locales et de centres de réadaptation médicale, a communiqué des informations actualisées concernant les initiatives et les activités en cours et prévues pour promouvoir la mobilité sûre, durable et inclusive et l'amélioration de la qualité de vie, conformément aux cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. Il a notamment organisé en novembre 2021 une manifestation consacrée à la réalisation des cibles 3.6 et 11.2 et prévoit d'organiser un suivi en avril 2022 (qui sera axé sur la contribution des technologies automobiles à la réalisation du Programme 2030).

38. Ces manifestations prennent en compte le travail effectué par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et contribuent aux efforts et à la visibilité du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Le WP.1 a accueilli avec intérêt l'initiative et s'est félicité de l'organisation d'une manifestation consacrée aux travaux de l'Imola Living Lab, qui mettra l'accent sur les aspects du programme de travail du groupe relatifs aux soins d'urgence, à la nécessité d'intervenir en moins d'une heure auprès des victimes d'accidents, à la réadaptation et à la culture inclusive. Les résultats devraient contribuer aux travaux sur la définition de la notion de « blessure grave » (qui donne lieu au calcul du risque de séquelles médicales permanentes, permet d'évaluer la qualité de vie après la réadaptation et de déterminer les mesures d'inclusivité) présentés dans le document informel n° 8 (septembre 2021). Dans ce document, la Suède proposait une éventuelle contribution du WP.1 en lien avec les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable, ainsi qu'une définition du concept de blessure grave.

39. À sa précédente session, à l'initiative du Canada et des États-Unis, le WP.1 avait décidé d'organiser un débat d'experts sur le thème de la conduite sous l'empire des drogues ou de l'alcool en tant que facteur d'insécurité routière dans le contexte de la cible 3.6 des objectifs de développement durable. À cette fin, il a lancé à la présente session une réflexion visant à mieux comprendre le problème et à en définir l'étendue, en mettant l'accent sur les mesures à prendre, et à recenser des cas exemplaires illustrant de quelle manière les autorités de réglementation peuvent apprendre les unes des autres pour remédier au mieux aux problèmes actuels (document informel n° 10). Il a accueilli avec intérêt le débat, a jugé le sujet pertinent et opportun, et a décidé de poursuivre son étude à la prochaine session.

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

40. Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a fait le point sur les questions d'intérêt mutuel entre le WP.1 et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29). Tout d'abord, s'agissant des activités mondiales, deux groupes, à savoir le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV) et le groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), ont œuvré respectivement à l'harmonisation de la terminologie et des définitions et à l'élaboration d'une nouvelle méthode de validation. Deuxièmement, le Règlement ONU n° 157 (système automatisé de maintien dans la voie – ALKS) devrait être modifié en juin 2022 afin d'autoriser des vitesses allant jusqu'à 130 km/h. Troisièmement, le GRVA et le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) ont travaillé en collaboration pour déterminer si les véhicules automatisés devaient avoir une signalisation lumineuse particulière. Enfin, le WP.29 et le GRVA continueront d'examiner la proposition du WP.1 d'organiser une manifestation conjointe.

41. Le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée (IGEAD) a communiqué des informations actualisées sur les travaux du groupe relatifs à la définition et au rôle du conducteur, à la formation théorique et pratique des conducteurs ainsi qu'à la conduite à distance (document informel n° 8). En conséquence, la Présidente du WP.1 a invité l'IGEAD à poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par le WP.1.

Il s'agit notamment de mettre l'accent sur le rôle du conducteur et de l'utilisateur et sur la formation du conducteur compte tenu des progrès techniques constants, de porter une attention particulière aux opérations à distance et de continuer à collaborer avec le WP.29 et le GRVA.

42. La Présidente du WP.1 a évoqué la possibilité de tenir une session ailleurs qu'au Palais des Nations afin de promouvoir le rôle du WP.1 au niveau mondial et les instruments juridiques internationaux relevant de son mandat. Les membres du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports ont proposé d'étudier avec la Présidente la possibilité de tenir cette session en 2023 dans l'un des pays participants au projet EuroMed.

43. La Présidente du WP.1 a communiqué aux représentants des informations sur l'édition 2022 du Festival mondial du film sur la sécurité routière – organisé en étroite collaboration avec le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière – qui a eu lieu en février à Genève. Plus de 100 films ont été présentés (la liste des lauréats se trouve dans le document informel n° 9). La Présidente a également indiqué au WP.1 que l'édition spéciale du Festival aurait lieu prochainement et comporterait les catégories ci-après, en écho au Programme 2030 : des villes plus intelligentes pour des régions plus intelligentes ; des véhicules plus intelligents ; des conducteurs plus intelligents et formés ; et un environnement de circulation plus sûr. La projection des films primés et la cérémonie de remise des prix se dérouleront pendant la session de septembre du WP.1. Des informations détaillées sur la manifestation sont disponibles sur le site <https://filmfreeway.com/InternationalRoadSafetyFilmFestival>.

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

44. La prochaine session du WP.1 se tiendra du 19 au 23 septembre 2022 à Genève. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 24 juin 2022.

## **XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)**

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

## Annexe

### Déclarations de pays

#### Australie

L'Australie s'associe à la déclaration faite par le Royaume-Uni sur la Russie devant le WP.1 le 7 mars 2022.

#### Canada

Le Canada condamne dans les termes les plus fermes qui soient l'attaque injustifiable de la Russie contre l'Ukraine. Ces actions non provoquées constituent une autre violation flagrante de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine. Elles contreviennent également aux obligations de la Russie dans le cadre du droit international et de la Charte des Nations Unies.

Le Canada exhorte la Russie à mettre fin immédiatement à toute action hostile et provocatrice contre l'Ukraine. Il l'appelle également à retirer du pays la totalité de ses forces militaires et agents interposés. La souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine doivent être respectées, et le peuple ukrainien doit être libre de déterminer son propre avenir.

Le Canada appelle la Russie à la désescalade et à la transparence dans ses activités militaires. Le dialogue est la seule voie possible, y compris celui qui est en cours entre l'Ukraine, l'OSCE et la Russie, et par l'intermédiaire du Conseil OTAN-Russie.

Le Canada demeure un allié indéfectible du peuple ukrainien et soutient pleinement la souveraineté, l'intégrité territoriale et l'indépendance de l'Ukraine.

Le Canada réaffirme son engagement indéfectible envers la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine, ainsi que le droit de tout État souverain de déterminer son propre avenir. Il salue la position de retenue de l'Ukraine.

#### Finlande

La Finlande s'associe aux déclarations de la France et du Royaume-Uni et, à l'instar de l'Union européenne et de ses États membres, de ses partenaires transatlantiques et autres partenaires attachés aux mêmes principes, condamne avec la plus grande fermeté l'invasion non provoquée de l'Ukraine par les forces armées de la Fédération de Russie.

#### France

La France condamne avec la plus grande fermeté l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine, avec la complicité coupable du Bélarus.

L'agression de la Russie envers l'Ukraine constitue une violation d'une exceptionnelle gravité de l'intégrité territoriale, de la souveraineté et de l'indépendance de l'Ukraine ainsi que des principes fondamentaux de la Charte des Nations Unies, et porte atteinte à la paix et à la sécurité internationales.

La France se tient aux côtés du Gouvernement et du peuple ukrainiens dans leurs efforts pour résister à l'invasion russe.

La France déplore les pertes de vies humaines et les souffrances engendrées. Elle demande à la Russie de cesser immédiatement les hostilités, de retirer ses troupes de l'ensemble du territoire ukrainien et de respecter le droit international humanitaire.

#### Danemark

Le Danemark exprime sa pleine solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien.

Il condamne avec la plus grande fermeté les actes d'agression de la Russie contre l'Ukraine, qui constituent une grave violation du droit international et de la Charte des Nations Unies. L'attaque injustifiée et non provoquée du Président Poutine porte atteinte à la paix et à la sécurité internationales.

Le Danemark déplore les pertes en vies humaines et les souffrances causées et exige que la Russie cesse immédiatement ces actes d'agression sur l'ensemble du territoire de l'Ukraine et se conforme pleinement au droit international.

#### **Allemagne**

L'Allemagne s'associe à la déclaration de la présidence de l'Union européenne que la France a lue lundi.

#### **Japon**

L'agression de la Russie contre l'Ukraine porte gravement atteinte à la souveraineté et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

Cette tentative unilatérale de changer le statu quo par la force ébranle les fondements mêmes de l'ordre international en Europe et partout dans le monde.

Les décisions et les actes de la Russie constituent des violations claires et flagrantes du droit international et de la Charte des Nations Unies.

Le Japon condamne dans les termes les plus énergiques les actes d'agression de la Russie. La Russie doit cesser immédiatement l'agression, rapatrier ses forces et reprendre la voie de la diplomatie.

#### **Lettonie**

La Lettonie condamne avec la plus grande vigueur l'attaque militaire injustifiée et non provoquée de la Russie contre l'Ukraine. Elle apporte son soutien indéfectible à la souveraineté et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine dans le cadre de ses frontières internationalement reconnues.

Dans les organisations internationales dans lesquelles la Russie est représentée en tant qu'État membre, il n'est pas possible de faire comme si de rien n'était. Les actes de la Russie sont contraires aux fondements mêmes de la coopération multilatérale pacifique et des valeurs et principes qui sont au cœur du système. Cela rend toute coopération honnête et fondée sur la confiance impossible à l'heure actuelle.

#### **Pays-Bas**

Les Pays-Bas s'associent à la déclaration de la France, qui a été lue lundi.

#### **Portugal**

Le Portugal appuie les déclarations faites par la France et le Royaume-Uni pendant la quatre-vingt-quatrième session du Forum mondial de la sécurité routière, qui se déroule actuellement, concernant l'invasion non provoquée de l'Ukraine par les forces armées de la Fédération de Russie. Le Portugal condamne avec véhémence l'action militaire de la Russie en Ukraine. Il manifeste sa pleine solidarité avec le peuple ukrainien et demande à la Russie de se conformer pleinement au droit international, y compris au droit international humanitaire et au droit international des droits de l'homme.

#### **Représentant de la Fédération de Russie**

Le représentant de la Fédération de Russie estime nécessaire de faire savoir qu'il s'oppose à la politisation des activités du Forum mondial de la sécurité routière, ainsi qu'à l'utilisation de sessions ordinaires pour diffuser des informations non vérifiées et partiales et exercer des pressions politiques sur les États membres. Il est évident que le fait d'aborder des questions politiques pendant les sessions, en plus de rendre les travaux moins productifs en mobilisant l'attention des experts sur des questions qui ne font pas partie du mandat du WP.1, va également à l'encontre des principes qui régissent les activités des Nations Unies. L'expérience du passé montre que même pendant la guerre froide, les représentants d'alors avaient la sagesse de mettre entre parenthèses leurs différences politiques et de diriger leurs efforts communs vers l'accomplissement de la tâche qui leur avait été confiée, à savoir préserver la vie et la santé des usagers de la route.

## **Suède**

La Suède condamne fermement l'invasion russe de l'Ukraine en cours actuellement, qui est non provoquée, illégale et indéfendable. Cette situation menace la paix et la sécurité internationales et constitue une violation flagrante du droit international.

## **Royaume-Uni**

L'attaque de la Russie contre l'Ukraine est une attaque non provoquée et préméditée contre un État démocratique souverain. Le Royaume-Uni et ses partenaires internationaux sont unis dans leur condamnation des actes répréhensibles du Gouvernement russe, qui constituent une violation flagrante du droit international et de la Charte des Nations Unies.

En tant que Membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies, la Russie a une responsabilité particulière dans le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Au lieu de s'en acquitter, elle viole les frontières d'un autre pays et ses actions provoquent des souffrances généralisées.

Le Gouvernement russe a montré qu'il n'avait jamais eu sérieusement l'intention de suivre la voie diplomatique. Il a délibérément trompé le monde afin de masquer son agression soigneusement planifiée.

Comme l'a dit le Secrétaire général de l'ONU, de telles mesures unilatérales sont en contradiction directe avec la Charte des Nations Unies ; l'utilisation de la force par un pays contre un autre est le rejet des principes que chaque pays s'est engagé à respecter.

La Russie doit de toute urgence désamorcer le conflit et retirer ses troupes. Elle doit être tenue responsable et cesser de saper la démocratie, la stabilité mondiale et le droit international.

## **États-Unis**

Les États-Unis sont aux côtés du peuple ukrainien dans sa lutte pour la défense de son pays contre les forces russes. Vladimir Poutine a choisi de lancer une guerre préméditée et non provoquée qui entraîne des souffrances et des pertes humaines catastrophiques, et qui détruit des infrastructures et des institutions essentielles. En réponse à l'agression de la Russie et en coordination avec ses partenaires du monde entier, les États-Unis ont décidé d'imposer des sanctions économiques sévères à la Russie, et demandent instamment aux États membres qui ne l'ont pas encore fait de se joindre à eux en adoptant à leur tour des mesures restrictives. Le Comité des transports intérieurs a joué un rôle crucial dans la reconstruction de l'Europe après la Deuxième Guerre mondiale, et l'agression russe, en détruisant les infrastructures de transport civiles, cherche à effacer une grande partie de ces progrès.