


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la sécurité routière**
**Soixante-seizième session**

Genève, 19-23 mars 2018

**Rapport du Forum mondial de la sécurité routière  
 sur sa soixante-seizième 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) .....	6–9	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour) .....	10–27	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	10–13	4
B. Permis de conduire .....	14–18	5
C. Conduite automatisée .....	19–26	5
D. Chargement des véhicules .....	27	7
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	28	7
Groupe d'experts de la signalisation routière .....	28	7
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour) .....	29–37	7
A. Approche systémique de la sécurité .....	29–30	7
B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant .....	31	8
C. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés .....	32	8
D. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables .....	33–37	8
VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour) .....	38	9



VIII.	Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour) .....	40	9
IX.	Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2018-2019 (point 8 de l'ordre du jour) .....	41	9
X.	Le WP.1 et la sécurité routière dans le cadre des objectifs de développement durable (point 9 de l'ordre du jour) .....	42	10
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour) .....	43-45	10
XII.	Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour) .....	46	10
XIII.	Adoption du rapport de la soixante-seizième session (point 12 de l'ordre du jour) .....	47	11

## I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa soixante-seizième session à Genève du 19 au 23 mars 2018 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, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie.
2. Des représentants d'États non membres de la CEE étaient aussi présents : Bhoutan, Brésil, Cambodge, Inde, Japon, Népal, République de Corée et Sri Lanka.
3. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : Projet EuroMed pour les transports, Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Alliance internationale de tourisme, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Robotics Regulatory Research Centre, Towards, Zero Foundation et Transport et Environment.
4. Des représentants des instituts et universités suivants ont aussi pris part à la session : Institut malaisien de recherches sur la sécurité routière (MIROS), Collège d'ingénierie des Philippines, École d'ingénierie et de technologie de Thaïlande, Université de Birmingham, et Université de la Caroline du Sud.

## 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.1/162).

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

6. Le nouveau Directeur de la Division des transports durables de la CEE a ouvert la réunion en faisant quelques observations liminaires. Il a salué le travail remarquable et unique que le Forum mondial accomplit en matière de promotion de la sécurité routière, notamment en administrant et en actualisant les instruments juridiques des Nations Unies dans ce domaine. Il a estimé que l'un des rôles les plus importants du WP.1 était de contribuer à favoriser les adhésions aux Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière et à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, ainsi que leur mise en œuvre partout dans le monde. Il a souligné l'importance de ces instruments juridiques et relevé que nombre de pays à faible revenu pourraient avoir besoin d'assistance tant en matière d'adhésion que de mise en œuvre. Le Directeur a rappelé l'importance des objectifs de développement durable 3.6 et 11.2 en relation avec la sécurité routière, la Déclaration ministérielle 2017 du Comité des transports intérieurs (CTI) ainsi que les décisions du CTI en février 2018 concernant la nécessité d'améliorer la sécurité routière mondiale. Il a pris note de la contribution spéciale apportée jusqu'à présent par le Comité des transports intérieurs dans ce domaine, ainsi que du travail en cours sur la nouvelle stratégie visant à faire du CTI un centre régional et mondial des transports intérieurs. Il a également souligné l'importance du WP.1 et du WP.29 (Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules) qui collaborent étroitement pour continuer à élaborer, en fonction de leurs mandats respectifs, des recommandations et/ou des dispositions juridiques en matière de conduite automatisée. Il a enfin informé le Forum mondial de la résolution visant à améliorer la sécurité routière qui doit être adoptée en avril 2018 à la session de l'Assemblée générale des Nations Unies et il a demandé aux pays de l'appuyer.

7. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a informé le WP.1 que son groupe venait d'entamer l'actualisation du Glossaire des statistiques de transport ([www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/gloss4.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/gloss4.pdf)). Il s'agissait en particulier de la définition de « blessure grave », qui est actuellement plutôt imprécise (Document d'information n° 1). Le WP.1 a pris note des informations communiquées et décidé d'introduire des définitions de blessures en relation avec la sécurité routière au titre d'un point distinct de l'ordre du jour à sa prochaine session.

8. Faute de temps, aucune intervention ni présentation n'a été consacrée à ce point. Les délégations nationales et organisations internationales ont cependant eu l'occasion de soumettre par écrit des informations concernant des activités et initiatives nationales en matière de sécurité routière, notamment des modifications intervenues ou prévues dans leurs législations sur la circulation routière ainsi que des informations relatives à des événements devant se tenir avant la session suivante du WP.1.

9. La Suède a ainsi indiqué par écrit ce qui suit : En 2103 son ordonnance sur la circulation routière a été amendée pour permettre au conducteur d'un véhicule à moteur de faire autre chose, notamment d'utiliser un téléphone portable ou un autre dispositif de communication, mais seulement si ce n'est pas au détriment de la conduite du véhicule. Pour rendre cette disposition plus claire, une modification supplémentaire a été apportée en 2018 à l'ordonnance sur la circulation routière. Le paragraphe modifié dit ceci : « Le conducteur d'un véhicule à moteur ne peut avoir d'autres activités, comme par exemple utiliser un téléphone portable ou un autre dispositif de communication, que si ce n'est pas au détriment de la conduite du véhicule. Le conducteur ne peut pas utiliser un tel dispositif en le tenant à la main. ».

## **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**

10. Le Forum mondial a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1 (France, Italie et Laser Europe) qui présente un texte de synthèse de toutes les parties de la Convention qui sont concernées ainsi que les propositions d'amendements déjà adoptées ou qui doivent encore l'être. Guidé par le secrétariat, le WP.1 a examiné et corrigé le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1 jusqu'au chapitre III (Autres prescriptions), tout en marquant plusieurs paragraphes en vue d'un examen ultérieur : 12, 19 i), 19 j), 24.2, 24.3, 29.2, 31, 32, 33, 35 et 41.1. Le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 n'a pas pu être mis à disposition lors de la présente session.

11. Le Forum mondial a demandé au secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 pour sa session de septembre 2018, après y avoir apporté toutes les corrections convenues lors de la session de mars 2018, vérifié les références et indiqué les paragraphes à réexaminer. Il a aussi demandé que ce document soit établi en suivant le format de la convention.

12. Une fois traduit en français et en russe, le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1, compte tenu de sa nature très technique, devrait être soumis aux délégués de la France, de la Fédération de Russie et de Laser Europe, qui ont accepté de revoir les traductions et de les corriger si nécessaire. Les versions en français et russe, améliorées le cas échéant, seront ensuite affichées sur la page Web de la session de septembre 2018 du WP.1.

13. S'agissant des récentes modifications des articles 8 et 39 (ECE/TRANS/WP.1/145, annexe), le WP.1 a réaffirmé sa position, qui est que le Forum mondial est le seul organisme intergouvernemental responsable de la formulation des prescriptions techniques minimales pour qu'un véhicule puisse être admis en circulation internationale en vertu de l'annexe V de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le WP.1 a ensuite confirmé son interprétation d'un récent amendement de l'article 39 d'où il ressort que des

systèmes. pièces et équipement montés sur des véhicules non visés à l'annexe V mais conformes aux dispositions techniques des instruments juridiques internationaux (Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions et Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues) sont réputés conformes aux principes énoncés à l'annexe V.

## B. Permis de conduire

14. Le secrétariat a informé le WP.1 que les versions en français et en russe de la brochure sur le permis de conduire international fondée sur le document ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, étaient en ligne sur le site Web du Forum mondial ([www.unece.org/trans/resources/publications/transwp1publications/2017/international-driving-permit-categories/doc.html](http://www.unece.org/trans/resources/publications/transwp1publications/2017/international-driving-permit-categories/doc.html)). Le WP.1 a aussi été informé de ce que les traductions en arabe, en chinois et en espagnol allaient être entamées sous peu.

15. Lors de la session de septembre 2017, le secrétariat avait fait un exposé résumant les récentes discussions concernant la constitution d'un groupe informel d'experts du permis de conduire international (Belgique, Canada, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, FIA et ISO). Cet exposé comprenait une liste de six possibilités de modifications à apporter au permis de conduire. Le WP.1 avait invité le groupe informel d'experts du permis de conduire international et les autres parties intéressées à établir, avec l'appui du secrétariat un document destiné à faciliter la discussion à la présente session. Ce document devait contenir des précisions et des informations de fond sur les options 1, 2 et 6 ainsi qu'un ensemble préliminaire de principes visant à prendre en compte les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière.

16. En conséquence, les experts de la Belgique, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, de la FIA et de l'ISO ont établi le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1. La France, la FIA et l'ISO ont présenté ce document qui contient une comparaison préliminaire de trois options et une proposition de décision pour le WP.1.

17. Le WP.1 a appuyé ce document et demandé qu'on l'actualise et le détaille davantage pour la session de septembre 2018, en mentionnant les avantages et les coûts des trois options. Il devrait être soumis en tant que document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1.

18. Le Brésil a fait savoir au WP.1 qu'il avait modifié ses prescriptions nationales en matière de permis de conduire pour que son format soit conforme à l'annexe 6 de la Convention de 1968. Le WP.1 en a pris note et a félicité le Brésil d'avoir mis sa législation nationale en conformité avec la Convention de 1968 sur la circulation routière.

## C. Conduite automatisée

### 1. Véhicules hautement automatisés

19. Lors de sa soixante-quatrième session, le Forum mondial avait convenu que les « autres activités » gagneraient à être précisées, s'agissant notamment des activités susceptibles de compromettre la sécurité de la circulation ou de mettre en danger les usagers de la route. À cet effet. Il avait décidé de commencer à élaborer une série de recommandations sur cette question. Lors de sa session spéciale de décembre 2017, le WP.1 avait décidé de renvoyer à la présente session l'examen de ce point de l'ordre du jour. À sa session de mars 2018, afin de lancer la discussion à ce sujet, la France, l'Espagne, le Japon, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2018/2 (établi à partir du document informel n° 4 (décembre 2017)) ainsi que le document informel n° 7 (mars 2018).

20. Des débats s'en sont suivis sur les activités secondaires dans les véhicules équipés de système de conduite automatisée conditionnelle (ceux qui exigent la présence d'un conducteur en tant qu'appoint). Le WP.1 a notamment amplement débattu de l'exemple de l'utilisation des écrans de communication intégrés aux véhicules (appelés « systèmes d'info-divertissement ») pendant que le système de conduite automatisée conditionnelle assure le contrôle dynamique du véhicule. Dans ce contexte, le Forum mondial a largement convenu de la nécessité de mener des recherches factuelles en la matière et a rejeté l'idée de créer une liste des « activités secondaires » qui seraient autorisées ou pas. D'autres suggestions ont été avancées, notamment : laisser aux constructeurs la charge de préciser les exigences fonctionnelles (Suède), étudier éventuellement le temps de réaction (reprise de contrôle) pour s'en servir comme référence (Suisse), élaborer des principes simples et concis pour aborder les technologies émergentes (Japon), permettre à l'utilisateur (au conducteur) d'évaluer sa propre capacité à effectuer des activités secondaires (Allemagne), assurer une interaction en toute sécurité entre les véhicules à automatisation conditionnelle et les véhicules hautement automatisés dans l'environnement routier traditionnel (Finlande) et insister sur la nécessité de gérer l'attention du conducteur (Pays-Bas et Royaume-Uni). D'une manière générale, le WP.1 a estimé que davantage d'éléments de preuve étaient nécessaires en ce qui concerne le lien entre activités secondaires et sécurité routière, et qu'il pourrait être souhaitable d'appliquer le principe de précaution.

21. Le Forum mondial a accédé à la demande des promoteurs du document ECE/TRANS/WP.1/2018/2 de le compléter en y incorporant les observations du WP.1, notamment en ce qui concerne la nécessité de recourir à une méthode fondée sur des observations factuelles. Le document actualisé devrait être soumis en septembre 2018 sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2018/2/Rev.1, mais une version provisoire pourrait être examinée à la session spéciale du WP.1 en mai 2018.

22. Le WP.1 a noté la présence du professeur Bryant Walker Smith (Université de Caroline du Sud), un expert juridique reconnu dans le domaine de la conduite automatisée, et formulé l'espoir qu'il continuerait à participer aux travaux du Forum mondial. Les avis et conseils professionnels indépendants qu'il dispense au Forum en matière de conduite automatisée sont fort appréciés.

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

23. Lors de sa soixante-quinzième session, le WP.1 avait estimé qu'un système de parcage télécommandé ne mettait pas en danger la sécurité routière. Il avait dans le même temps décidé de commencer sans délai à travailler sur la question de la commande du véhicule par un conducteur depuis l'extérieur de l'habitacle. Lors de la session spéciale de décembre 2017, le WP.1 avait décidé de renvoyer l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mars 2018. Pour faciliter la discussion à la présente session, la France, le Japon, les Pays-Bas et le Royaume-Uni avaient soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2018/3 (établi à partir du document informel n° 3 (décembre 2017)) et informé le WP.1 qu'il serait nécessaire de poursuivre l'élaboration de ce document. À cette fin les auteurs ont sollicité les observations du WP.1 pour pouvoir établir le document ECE/TRANS/WP.1/2018/3/Rev.1 en vue de la session de septembre 2018.

## **3. Véhicules entièrement automatisés**

24. Lors de sa soixante-quinzième session, le WP.1 avait décidé : i) d'établir un document comprenant un ensemble de recommandations de base qui porteraient sur les questions les plus urgentes s'agissant de l'intégration dans le trafic routier des véhicules fortement ou entièrement automatisés ; ii) de poursuivre l'élaboration de ce document en élargissant son champ d'application ; et iii) de concentrer ses travaux, dans un premier temps, sur des éléments tels que les interactions des véhicules entièrement automatisés avec l'environnement de conduite et les autres usagers de la route, ainsi que sur les interactions entre ces systèmes et leurs utilisateurs.

25. Lors de la session spéciale de décembre 2017, le Président du WP.1 avait donc présenté un projet de plan annoté (document informel n° 2), tandis que l'Allemagne, l'Espagne, la France, le Japon, les Pays-Bas et le Royaume-Uni avaient soumis un « projet de résolution d'ensemble sur la sécurité du déploiement de véhicules hautement ou

entièrement automatisés » (document informel n° 5, décembre 2017). Après discussion, le WP.1 a établi un projet de texte pour une « résolution concernant le déploiement de véhicules hautement ou entièrement automatisés dans la circulation routière », sur la base des documents informels n° 2 et n° 5 (décembre 2017). Le projet de résolution (ECE/TRANS/WP.1/2018/4) a été présenté par le Président et les Vice-Présidents du WP.1 à la présente session pour la poursuite des travaux et/ou l'introduction de révisions. Outre le document ECE/TRANS/WP.1/2018/4, les documents informel n° 8 (soumis par le Président du WP.1, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et l'OICA) et n° 9 (soumis par le secrétariat) étaient également disponibles.

26. Après avoir examiné les trois documents, le WP.1 a progressé sensiblement dans la révision du document ECE/TRANS/WP.1/2018/4. Les révisions convenues ainsi que les parties restantes seront soumises en tant que document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.1 en anglais seulement à la session de mai 2018 du WP.1 (cette version, ou celle qui lui succédera, sera disponible en anglais, en français et en russe à la session de septembre 2018).

#### **D. Chargement des véhicules**

27. Le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 n'a pas été soumis et le WP.1 a décidé de reporter ce point *sine die*.

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

#### **Groupe d'experts de la signalisation routière**

28. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a fait le point sur les travaux du Groupe, qui avait presque terminé son analyse des signaux de la Convention de 1968. Une fois qu'il aura mis la dernière main à son rapport sur les signaux figurant dans la Convention, le Groupe pourrait s'attaquer à l'évaluation des signaux qui n'y figurent pas. Dans ce cas, le Groupe d'experts demandera au Forum mondial d'étendre son mandat au-delà de 2018. Le secrétariat a informé le WP.1 des progrès réalisés dans la mise au point de la version électronique de la Convention sur la signalisation routière (CoRSS). Le WP.1 a pris note de ces progrès satisfaisants.

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

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

29. Le Forum mondial a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, qui intègre les propositions de la Suède visant à introduire une approche systémique de la sécurité dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Lors de la session actuelle, le WP.1 a examiné les propositions d'amendement jusqu'au paragraphe 11.1.4.

30. Le WP.1 a aussi examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2018/5 établi par l'Espagne, les États-Unis d'Amérique et la Suède (rôle de la sanction et autres mesures complémentaires à caractère contraignant) qui constitue une synthèse des trois options présentées dans le document informel n° 6 (septembre 2017). Après discussion, le WP.1 a demandé à ses auteurs d'établir en vue de la session de septembre 2018 un nouveau document qui tienne compte des observations formulées.

## **B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant**

31. Le WP.1 a examiné le document informel n° 3, soumis par l'Italie et la Suède, fait des observations supplémentaires, en particulier concernant les possibilités actuelles d'utilisation de la technologie pour améliorer la sécurité routière, et demandé que le document informel n° 3 (mars 2018) ainsi que les observations formulées soient incorporés au document ECE/TRANS/WP.1/2017/2 et que soit présenté à la session de septembre 2018 le document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1.

## **C. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés**

32. À la session précédente, le Président du WP.1 avait informé les délégués qu'un nouveau document directif était en cours d'élaboration avec pour objectif d'avancer des recommandations destinées à permettre aux pays en développement d'améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables, notamment des utilisateurs de deux-roues motorisés. La version préliminaire de ce document – document informel n° 4 (mars 2018) – donne une vue d'ensemble de la situation en Asie du Sud-Est et dans d'autres pays à revenu faible ou intermédiaire, en mettant particulièrement l'accent sur les usagers de la route vulnérables, notamment les utilisateurs de deux-roues motorisés. Ce document sera complété et présenté à la session de septembre 2018 pour offrir aux pays en développement un ensemble complet de recommandations pour la réalisation des objectifs 3.6 et 11.2 du Programme de développement durable à l'horizon 2030 qui concernent les transports et la sécurité routière. Ce document sera basé sur les résultats des travaux menés par l'IRTE en collaboration avec un certain nombre de centres de recherche d'Asie du Sud-Est, ainsi que sur les conclusions de conférences tenues à New Delhi, au siège de l'IRTE, en 2016 et 2017, organisées conjointement par le WP.1, la NHTSA et la Fondation FIA.

## **D. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables**

33. Lors de la session précédente, le Forum mondial avait salué la proposition avancée par l'IRTE, avec l'appui de la NHTSA et du Président du WP.1, d'organiser à la fin de 2017, pour donner suite aux activités concernant les deux-roues motorisés, un atelier visant à mener à terme l'évaluation de la sécurité des usagers de la route vulnérables en Asie du Sud-Est, au-delà de la seule question des deux-roues motorisés, dans le contexte de la réalisation des objectifs de développement qui concernent les transports. L'accent devait être mis sur les piétons, les personnes âgées, les handicapés et le transport des écoliers. Cet atelier avait été accueilli par l'IRTE et organisé conjointement par le WP.1, la NHTSA et la Fondation FIA. Lors de la présente session, il a été rendu compte de ces activités dans le cadre d'une table ronde sur les usagers de la route vulnérables en milieu urbain en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions (document informel n° 6).

34. La table ronde a été ouverte par le Président du Forum mondial. L'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour la sécurité routière, le Sous-Secrétaire exécutif de la CEE, le Secrétaire adjoint du Ministre des transports routiers de l'Inde, le Directeur de la formation des conducteurs et des affaires internationales de l'IRTE ont prononcé des allocutions liminaires. Un film de l'IRTE illustrant la nécessité d'améliorer la sécurité routière en Asie du Sud-Est sur la base des instruments juridiques de l'ONU a été présenté.

35. La table ronde a donné lieu à trois discussions portant respectivement sur : i) vue d'ensemble des politiques de sécurité routière au niveau mondial ; ii) passage en revue de la recherche universitaire et évaluation des stratégies mondiales de sécurité par des représentants de l'École d'ingénierie et de technologie de Thaïlande, de l'Institut malaisien de recherche en sécurité routière (MIROS) et du Collège d'ingénierie des Philippines ; et iii) travaux nationaux visant à améliorer la sécurité routière au Cambodge, au Bhoutan, au Brésil, en République de Corée, à Sri Lanka et dans les pays participant au projet d'appui aux transports du Partenariat euro-méditerranéen (EuroMed). Cette dernière

discussion a aussi comporté une présentation sur le rôle de la technologie dans l'amélioration de la sécurité routière.

36. Lors de la clôture, le représentant de l'IRTE s'est prononcé en faveur de la poursuite de la coopération avec le WP.1 en matière d'amélioration de la sécurité routière en Asie du Sud-Est en ce qui concerne les mesures susceptibles d'être reproduites dans d'autres pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Dans ce contexte, le Brésil a invité le Forum mondial à envisager de collaborer avec la CEPALC pour établir un plan d'action similaire.

37. L'IRTE a aussi invité le WP.1 à prendre l'initiative d'élaborer des lignes directrices en matière d'enquête sur les accidents et de système de gestion des données pour les pays de l'Asie du Sud-Est. Enquêtes sur les accidents et systèmes de gestion des données seront le thème du prochain événement de l'IRTE à la fin de 2018.

## **VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)**

38. Le secrétariat a informé le Forum mondial qu'il était toujours dans l'attente d'une réponse officielle de la part de l'UIC et de l'Agence ferroviaire concernant la possibilité d'établir un groupe de travail chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau. Le secrétariat n'avait reçu aucune réponse malgré ses nombreuses prises de contact informelles.

39. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a rendu compte de ses efforts pour collecter des données sur la sécurité aux passages à niveau comme l'avait recommandé dans son rapport le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (ECE/TRANS/WP.1/2017/4). Le Forum mondial a pris note du questionnaire du WP.6 – lancé à titre expérimental en juillet 2017 – et recommandé que le WP.6 poursuive son travail, sous sa forme actuelle, dans ce domaine. Le Forum mondial a remercié le WP.6 de suivre cet important aspect de la sécurité routière.

## **VIII. Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour)**

40. Le Forum mondial a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (mentionné à tort sous la cote ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.3 dans l'ordre du jour provisoire) et révisé jusqu'au paragraphe 1 g) sa section du mandat du Forum mondial de la sécurité routière. En révisant ce document, le WP.1 a dûment tenu compte des informations communiquées par le secrétariat au sujet du cadre de la CEE pour la collaboration avec le secteur des entreprises (document informel du Comité exécutif n° 2017/40) ainsi que du document sur le contrôle préalable des entités du secteur privé collaborant avec la CEE (document informel du Comité exécutif n° 2017/41). Le WP.1 continuera à réviser le document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 à sa session de septembre 2018.

## **IX. Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2018-2019 (point 8 de l'ordre du jour)**

41. À la précédente session, le WP.1 avait examiné et adopté (moyennant quelques modifications) son programme de travail pour 2018-2019 ainsi que les critères pertinents en vue de son évaluation biennale (ECE/TRANS/WP.1/2017/5). Le Forum mondial a officiellement adopté le document révisé à sa session de mars 2018.

## **X. Le WP.1 et la sécurité routière dans le cadre des objectifs de développement durable (point 9 de l'ordre du jour)**

42. Lors de sa précédente session, le Forum mondial avait établi à l'intention du Comité des transports intérieurs un texte structurant sa contribution à l'amélioration de la sécurité routière mondiale. À la présente session, dans le cadre d'une table ronde spéciale consacrée le premier jour aux usagers vulnérables de la route, le WP.1 a discuté en termes généraux de la façon dont son travail contribue à la réalisation des objectifs 3.6 et 11.2 du Programme de développement durable qui concernent la sécurité routière. Il poursuivra ses discussions et réfléchira aux moyens de renforcer son rôle et sa participation dans ce domaine, notamment en tenant compte de la nouvelle stratégie du CTI qui est en cours d'élaboration.

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

43. Le secrétariat a rappelé au Forum mondial que le cinquantième anniversaire de la signature de la Conventions de 1968 sur la circulation routière et de la Convention de 1968 sur la signalisation routière approchait. Le Président a demandé au secrétariat d'étudier la possibilité d'organiser à cette occasion un événement qui lui serait consacré ou des activités de promotion spéciales en collaboration avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour la sécurité routière afin de marquer cette date, ainsi que de promouvoir la création du fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière et l'adoption en 2018 de la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière.

44. La Suède a proposé d'inscrire un nouveau point à l'ordre du jour de la prochaine session. Il s'agit du lien entre l'amendement à l'article 8 de 2015 et les possibilités de prendre des mesures efficaces pour réduire le risque que des véhicules à moteur soient utilisés comme armes de terreur. Le WP.1 a invité la Suède à fournir des informations plus détaillées à ce sujet.

45. M. W. Nissler, en tant que Chef et Responsable par intérim des deux sections assurant les secrétariats de deux Groupes de travail, a informé le WP.1 des actions de suivi donné à la décision n° 13 du CTI (document informel ITC (2018) n° 13). Il a en outre fait savoir au WP.1 que le WP.29 avait décidé à sa session de mars, en attendant de consulter le WP.1, de tenir une session commune en réponse à la décision du CTI de les inviter « à envisager différentes solutions pour développer leur coopération » (ECE/TRANS/WP.29/1137, par. 19 et 123). Le WP.1 a admis qu'une telle session serait utile et souligné l'importance qu'elle soit bien préparée. C'est la raison pour laquelle il a convenu que cette session ne devait pas se tenir avant le dernier trimestre de 2018 et qu'il convenait qu'une équipe spéciale chargée de l'organisation de cette session soit constituée du Président et des deux Vice-Présidents du WP.1, du Président du WP.29, du Président du groupe de travail informel STI/CA et du Président du GRRF, du représentant du WP.1-WP.29 (M. Erik Asplund) et des secrétariats respectifs. L'équipe chargée de l'organisation devait en principe se réunir le 2 mai 2018 à Genève, avant la session spéciale du Forum mondial des 3 et 4 mai. Les délégués du WP.1 ont été priés de soumettre au secrétariat du WP.1 des suggestions de thèmes à discuter lors de la session commune WP.1-WP.29.

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

46. La prochaine session du WP.1 devrait se tenir du 18 au 21 septembre 2018 à Genève. Le WP.1 devait également tenir une session spéciale consacrée au point 3 c) de l'ordre du jour les 3 et 4 mai 2018 à Genève.

### **XIII. Adoption du rapport de la soixante-seizième session (point 12 de l'ordre du jour)**

47. Le Groupe de travail a adopté en principe le rapport de sa soixante-seizième session. Le WP.1 a noté que les interprètes de l'ONU étaient en grève le 23 mars 2018 et ont poursuivi leur travail en anglais, avec l'accord des délégués de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg et de la Suisse, puisque l'interprétation en français et en russe n'était pas possible. Pour cette raison, le présent rapport est adopté en principe sous réserve de son adoption définitive le 18 septembre 2018. Dans le cadre de cette adoption, des remarques initiales ne peuvent être formulées que par la Fédération de Russie, la France, le Luxembourg et la Suisse.

---