



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 17-20 septembre 2019

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière :**Permis de conduire****Utilisation des permis de conduire nationaux
et internationaux****Communication des experts de la Belgique, du Brésil, du Canada,
de la Fédération de Russie, de la France, du Japon, du Luxembourg,
de la Fédération Internationale de l'Automobile et de l'Organisation
internationale de normalisation**

À sa soixante-dix-septième session, le WP1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 qui passait en revue trois options relatives à l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux, et a formulé des observations à son sujet. Le présent document a été établi suite à cet examen. Il rappelle le contexte et propose une approche qui permettrait de fusionner les trois options, sur laquelle les membres du WP1 sont invités à se pencher.



I. Historique

1. Le groupe informel d'experts sur les permis de conduire, initialement composé de représentants de la France, du Luxembourg et de l'ISO, a commencé ses travaux à la demande du WP.1 lors de sa soixante-quatrième session. La demande initiale du WP.1 était que le groupe informel propose des solutions adaptées pour la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés en vertu de la Convention de 1968 sur la circulation routière et de la troisième Directive de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ces travaux sont désormais terminés et la brochure intitulée « Les catégories de permis de conduire internationaux » a été publiée.

2. Depuis la soixante-neuvième session du WP.1, le groupe informel s'est penché sur des questions plus générales concernant les permis de conduire nationaux et internationaux. Il s'agit notamment des questions suivantes :

a) Peu de Parties contractantes respectent pleinement les prescriptions de l'annexe 7 de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 (« Convention de 1968 ») concernant les permis de conduire internationaux ;

b) Un certain nombre de Parties contractantes à la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière (« Convention de 1949 ») délivrent à tort des permis de conduire internationaux, par exemple au titre de la Convention de 1968 alors qu'elles n'ont adhéré qu'à la Convention de 1949 ;

c) Le modèle de permis de conduire international de l'annexe 10 de la Convention de 1949 n'a pas été actualisé de la même manière que celui de l'annexe 7 de la Convention de 1968 puisque l'annexe 10 de la Convention de 1949 ne contient que du texte sans aucun pictogramme ; et

d) Les prescriptions relatives aux langues dans lesquelles le modèle 3 (page de gauche) doit être traduit diffèrent :

i) Pour la Convention de 1968, ce sont l'anglais, l'espagnol, le français et le russe ;

ii) Pour la Convention de 1949, ce sont les langues officielles de l'ONU (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe) ;

e) Il existe des incohérences entre les permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1949 et ceux délivrés au titre de la Convention de 1968 en ce qui concerne leur statut. Ainsi, par exemple :

i) Selon la Convention de 1968, le permis de conduire international doit être accompagné d'un permis de conduire national valide¹ ; et

ii) Selon la Convention de 1949, le permis de conduire international est un document indépendant (c'est-à-dire qu'il n'a pas besoin d'être accompagné d'un permis de conduire national valide²).

¹ Art. 41, par. 2 a) ii), et 5 : « 2 a) Les Parties contractantes reconnaîtront : ... ii) Tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant... 5. Le permis international ne pourra être délivré qu'au titulaire d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. ».

² Art. 24, par. 2 : « Toutefois, un État contractant pourra exiger d'un conducteur qui pénètre sur son territoire qu'il soit porteur d'un permis international de conduire conforme au modèle contenu à l'annexe 10, en particulier s'il s'agit d'un conducteur venant d'un pays où un permis de conduire national n'est pas exigé ou dans lequel le permis national qui est délivré n'est pas conforme au modèle contenu à l'annexe 9. ».

3. Outre les incohérences susmentionnées entre les modèles de permis de conduire national et de permis de conduire international délivrés au titre des deux Conventions, de 1949 et de 1968, en règle générale les permis de conduire internationaux délivrés jusque-là par des organismes non gouvernementaux présentent les mêmes inconvénients :

a) Les documents ne comprennent aucun élément de sécurité et sont faciles à copier ou à modifier. Il est par conséquent difficile pour les services de police de distinguer un faux permis d'un permis authentique ;

b) Dans la plupart des cas, il n'existe aucun registre ou répertoire central contenant les coordonnées d'un organisme national compétent en matière de véhicules à moteur (téléphone, courriel ou adresse postale) en vue d'obtenir des renseignements ou de permettre l'échange de renseignements entre la police nationale de la route et les autorités délivrant les permis pour vérifier la validité d'un permis de conduire international ; et

c) Étant donné que les permis de conduire internationaux délivrés au titre des Conventions de 1968 et de 1949 sont en format papier, il est difficile de suspendre ou d'annuler automatiquement le permis de conduire international d'un conducteur lorsque le permis national de celui-ci a été suspendu ou annulé. Ce problème est en partie résolu par la Convention de 1968.

4. À la soixante-quinzième session du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), le secrétariat a fait un exposé résumant les débats du groupe d'experts composé initialement de la Belgique, du Canada, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg et du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), auxquels se sont joints le Japon, l'Espagne et les États-Unis d'Amérique.

5. L'exposé présentait une liste de six options relatives aux modifications qui pourraient être apportées aux permis de conduire nationaux et internationaux en application de la Convention de 1968.

6. Le WP.1 a invité le groupe informel à établir, avec l'appui du secrétariat, un document contenant des informations sur les options 1, 2 et 6 ainsi que la version préliminaire d'un ensemble de principes visant à reconnaître les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949. L'intention était de faciliter les débats de la session en cours et de parvenir à un consensus sur une option à privilégier.

7. Le groupe d'experts a élaboré le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1 qui a été présenté à la soixante-seizième session du WP.1. Ce document exposait le contexte, décrivait les options et proposait un ensemble de principes visant à reconnaître les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949, à savoir l'harmonisation, la sécurité et l'acceptabilité par les Parties contractantes. Le WP.1 a approuvé le document et a demandé une nouvelle version contenant une comparaison plus détaillée entre les trois options ainsi que les coûts et avantages de celles-ci.

8. En conséquence, le groupe d'experts a établi le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev1 qui a été présenté et examiné à la soixante-dix-septième session du WP.1. Le WP.1 a comparé les avantages et les inconvénients des trois options et a demandé au groupe informel d'étudier les observations formulées.

II. Options concernant la voie à suivre pour les permis de conduire délivrés au titre de la Convention de 1968

9. Pour plus de commodité, les trois options décrites dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev 1 sont détaillées ci-dessous.

Option a) Un permis de conduire pour les déplacements internationaux et nationaux

10. Selon cette option, un seul type de permis de conduire, un permis de conduire national conforme à l'annexe 6, serait délivré et utilisé par les Parties contractantes à la Convention de 1968. Comme le prévoit actuellement la Convention de 1968, un permis de

conduire national serait valide aussi bien pour les déplacements nationaux que pour les déplacements internationaux.

Option b) Deux formes alternatives de permis de conduire pour les déplacements internationaux et nationaux : 1) le permis de conduire national conforme à l'annexe 6 ; et 2) le permis de conduire international accompagné d'un permis de conduire national non conforme à l'annexe 6

11. Selon cette option, un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 serait délivré et utilisé par les Parties contractantes à la Convention de 1968 (comme décrit dans l'option a)). Si le permis de conduire national n'est pas conforme à l'annexe 6, il doit être accompagné d'un permis de conduire international.

Option c) Un permis de conduire international valide en tant que document indépendant pour les déplacements internationaux, avec un système utilisant : 1) un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 valide pour les trajets internationaux et nationaux ; et 2) un permis de conduire national (pas nécessairement conforme à l'annexe 6) à usage interne uniquement (c'est-à-dire, trois types de permis de conduire différents pour les déplacements internationaux et nationaux, les déplacements internationaux uniquement et les déplacements nationaux uniquement)

12. Selon cette option, il y aurait trois types de permis de conduire : 1) un permis de conduire national conforme à l'annexe 6, qui serait valide pour les déplacements intérieurs et internationaux ; 2) un permis de conduire national à usage intérieur uniquement, qui n'aurait pas à être conforme à l'annexe 6 ; et 3) un permis de conduire international indépendant, conforme à l'annexe 7 et valide pour les déplacements internationaux (c'est-à-dire qui ne devrait pas être accompagné d'un permis de conduire national valide).

III. Examen d'une approche fusionnée

13. Les options a), b) et c) présentées dans le chapitre II ont été examinées à la soixante-dix-septième session du WP1. Le groupe de travail informel a été chargé de prendre en compte les observations formulées par le WP1. Pour ce faire, il a combiné des éléments des trois options dans une approche fusionnée respectant les principes d'harmonisation, de sécurité et d'acceptabilité par les Parties contractantes.

14. Ces options fusionnées peuvent prendre la forme suivante :

- Un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (de la Convention de 1968) comportant des éléments de sécurité minimaux reconnus au niveau international ; **ou**
- Un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (de la Convention de 1968) comportant des éléments de sécurité minimaux reconnus au niveau international ;
- Un permis de conduire national non conforme à l'annexe 6 ne peut être utilisé que dans le pays pour lequel il est délivré. On peut en conclure que l'on ne peut exiger la présence d'éléments de sécurité renforcés dans le permis de conduire national utilisé dans le pays pour lequel il est délivré. Cependant, la Convention porte à la fois sur la sécurité routière nationale et sur la sécurité routière internationale. Par conséquent, du point de vue de la sécurité routière, un permis de conduire national doit toujours comporter des éléments de sécurité, même s'il n'est utilisé que sur le territoire du pays pour lequel il est délivré ;
- Les pays qui souhaitent conserver un permis de conduire national non conforme à l'annexe 6 devront délivrer un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 pour les conducteurs souhaitant se rendre à l'étranger ;
- Il convient de modifier la Convention de 1968 pour rendre possible cette approche. Pour l'instant, les conducteurs ont besoin à la fois d'un permis de conduire national et d'un permis de conduire international qui soient conformes.

15. Cette approche nécessitera que l'on s'accorde sur les éléments de sécurité minimaux exigés au niveau national. Elle permet aux Parties contractantes dont le permis de conduire national n'est pas conforme à l'annexe 6 et qui ne souhaitent pas le modifier de continuer à l'utiliser dans le pays.

16. Les Parties contractantes à la Convention de 1949 devront (par un accord volontaire) reconnaître les permis de conduire nationaux conformes à cette Convention, pour permettre une plus grande harmonisation mondiale des permis de conduire. Si elles ne reconnaissent pas les permis de conduire nationaux conformes à la Convention de 1968, elles devront reconnaître un permis de conduire international conforme à la Convention de 1968 (là encore par le biais d'un accord volontaire). La nécessité de disposer d'un permis de conduire international (et non d'un permis de conduire national) est plus proche de l'esprit de la Convention de 1949, qui ne demande aux conducteurs voyageant hors de leur pays que d'être munis d'un permis de conduire international.

17. Étant donné que les éléments de sécurité minimaux que doit comporter le permis de conduire national n'ont pas besoin d'être aussi stricts que les éléments de sécurité minimaux prescrits dans la directive 2006/126/CE pour le permis de conduire de l'Union Européenne, il convient de signaler que l'annexe 1 de la Directive 2006/126/CE interprète de manière plus restrictive les prescriptions minimales de sécurité de la norme ISO/CEI 18013-1:2018. Par exemple, la norme permet de choisir le matériau de la carte en fonction de la durée de vie (période de validité) de celle-ci et n'impose pas l'utilisation du polycarbonate comme c'est le cas pour le permis de conduire de l'UE. En raison de sa flexibilité et compte tenu du fait qu'elle est généralement utilisée comme norme dans le monde entier, il est proposé d'adopter la norme ISO/CEI 18013-1:2018 comme prescription minimale de sécurité. Ces éléments de sécurité minimaux s'appliqueront aux permis de conduire nationaux et internationaux et peuvent aider les pays à savoir si leurs caractéristiques et éléments de sécurité répondent à une norme mondiale. Une harmonisation des éléments de sécurité au niveau mondial peut aussi encourager les pays à adopter un nouveau modèle de permis de conduire national.

18. De nombreux pays envisagent la possibilité d'instaurer des permis de conduire numériques (mobiles). Même si les informations de base ne sont pas toujours les mêmes, la photographie du conducteur ainsi que son nom, sa date de naissance, le numéro et la date d'expiration du permis sont communs à tous les permis. Les permis mobiles permettent de retracer l'historique du conducteur, d'avoir connaissance des éventuelles sanctions dont il a fait l'objet, garantissent un niveau de sécurité élevée et fournissent des informations actualisées en faisant l'économie des éléments de sécurité traditionnels. L'élaboration de normes minimales sera aussi nécessaire pour garantir l'harmonisation et l'interopérabilité de ces permis. Le WP1 est invité à envisager de poursuivre dans cette voie.

19. De nombreux pays sont Parties contractantes à la fois à la Convention de 1949 et à celle de 1968. Cependant, les pays qui ne sont Parties contractantes qu'à la Convention de 1968 doivent être prêts à reconnaître la conformité des permis de conduire nationaux ou internationaux des pays Parties contractantes à la Convention de 1949 pour assurer une approche harmonisée. Cependant, le permis de conduire international indépendant de la Convention de 1949 ne comporte aucun élément de sécurité. En outre, certaines des Parties contractantes de la Convention de 1949 ne délivrent pas de permis de conduire nationaux conformes à cette Convention. Ces Parties devraient donc être encouragées à délivrer des permis de conduire nationaux ou internationaux conformes à la Convention de 1968, que les Parties contractantes à la Convention de 1968 pourraient ensuite envisager de reconnaître.

Annexe A

Scénarios des déplacements

*Déplacement d'une Partie contractante
à la Convention de 1949 vers une Partie contractante
à la Convention de 1949, par exemple du Canada
vers les États-Unis*

Scénario futur potentiel

Présent

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

Futur

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

Sauf si le pays décide de se doter :

D'un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

ou

D'un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec des éléments de sécurité nouveaux ou renforcés).

ou

D'un permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

*Déplacement d'une Partie contractante
à la Convention de 1949 vers une Partie contractante
aux Conventions de 1949 et 1968, par exemple
des États-Unis vers la France*

Scénario futur potentiel

Présent

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

Futur

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

Sauf si le pays décide de se doter :

D'un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

ou

D'un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec des éléments de sécurité nouveaux ou renforcés).

ou

D'un permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

*Déplacement d'une Partie contractante
à la Convention de 1968 vers une Partie contractante
de la Convention de 1968, par exemple
de la France vers la Suède*

Scénario futur potentiel

Présent

Permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec les éléments de sécurité minimaux actuels) et permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec les éléments de sécurité faibles actuels).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec les éléments de sécurité minimaux actuels).

Futur

Permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

ou

Permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus nouveaux/renforcés).

*Déplacement d'une Partie contractante
aux Conventions de 1949 et de 1968 vers une Partie
contractante à la Convention de 1949,
par exemple du Royaume-Uni vers le Canada*

Scénario futur potentiel

Présent

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

Futur

Permis de conduire international de l'annexe 10 (pas d'éléments de sécurité).

Permis de conduire national conforme à l'annexe 9 (pas d'éléments de sécurité).

À moins qu'une Partie contractante à la Convention de 1949 ne décide de se doter :

D'un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

ou

D'un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus nouveaux ou renforcés).

*Déplacement d'une Partie contractante
à la Convention de 1949 vers une Partie contractante
à la Convention de 1968, par exemple
des États-Unis vers l'Allemagne*

Scénario futur potentiel

Présent

Aucune obligation juridique de reconnaître le permis.

Dans l'exemple donné, le permis de conduire national doit être présenté avec un permis de conduire international traduit en allemand.

Futur

Permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

ou

Permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus nouveaux ou renforcés).

*Déplacement d'une partie Contractante
à la Convention de 1968 ou à la Convention de 1949
vers un pays qui n'est partie à aucune Convention* *Scénario futur potentiel*

Présent

Pas d'accord international en place mais des accords locaux peuvent s'appliquer. Un permis de conduire international de l'annexe 10 peut être utilisé, ou un permis de conduire national de l'annexe 6 avec un permis de conduire international de l'annexe 7 (par défaut).

Futur

Pas d'accord international en place mais des accords locaux peuvent s'appliquer. Un permis de conduire nouveau ou renforcé internationalement reconnu peut être utilisé par défaut.
Permis de conduire national conforme à l'annexe 6 (avec des éléments de sécurité internationalement reconnus).

Il existe d'autres scénarios possibles, par exemple :

- L'Espagne et l'Irlande sont des Parties contractantes à la Convention de 1949 mais leurs conducteurs peuvent voyager dans l'UE en utilisant leur permis de conduire national, dans la mesure où il s'agit d'un permis de conduire de l'Union européenne ;
 - D'autres pays peuvent avoir conclu des traités régionaux ou bilatéraux qui prévoient une reconnaissance mutuelle de leurs permis de conduire lorsqu'ils franchissent la frontière ;
 - Des conducteurs originaires d'un pays qui n'est Partie contractante ni à la Convention de 1949 ni à la Convention de 1968 se rendent dans une Partie contractante aux deux Conventions.
-