



Conseil économique et social

Distr. générale
13 juillet 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quatre-vingt-unième session

Genève, 21-25 septembre 2020

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 Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Luxembourg,
de la Fédération Internationale de l'Automobile
et de l'Organisation internationale de normalisation**

À sa quatre-vingtième session, le WP.1 a examiné l'approche fusionnée telle que présentée dans le document informel n° 15/Rev.1 et formulé des observations à son sujet. Au terme de cet examen, il s'est mis d'accord pour demander que le présent document officiel ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 soit soumis à la présente session.



I. Introduction

1. À sa soixante-dix-neuvième session, le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 dans lequel il était proposé de combiner les éléments des trois solutions (a), b) et c)) présentées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 dans le cadre d'une approche fusionnée.
2. Le WP.1 a souligné que cette approche fusionnée avait bénéficié d'un appui général et demandé au groupe informel d'experts d'établir une proposition d'amendement contenant les modifications nécessaires par rapport à la Convention de 1968, intégrant les éléments suivants (par. 14 du document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2) :
 - 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 aux conducteurs souhaitant se rendre à l'étranger ;
 - Il convient de modifier la Convention de 1968 pour rendre possible cette approche. Actuellement, la Convention requiert des Parties contractantes qu'elles reconnaissent « 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 ».
3. Le groupe informel d'experts a fait remarquer que cela nécessiterait que l'on s'accorde sur les éléments de sécurité minimaux, et le WP.1 a demandé que les éléments de sécurité minimaux proposés soient affinés dans la proposition d'amendement.
4. À sa quatre-vingtième session, le WP.1 a poursuivi l'examen de l'approche fusionnée et formulé des observations sur le document informel n° 15/Rev.1, qui exposait les modifications qu'il était proposé d'apporter à l'article 41 de la Convention de 1968 et aux annexes 6 et 7 de ladite Convention, relatives respectivement aux permis de conduire nationaux reconnus au niveau international et aux permis de conduire internationaux reconnus au niveau international, conformément au rapport sur la soixante-dix-neuvième session du WP.1 (par. 16 du document ECE/TRANS/WP.1/169).
5. Le WP.1 a demandé qu'un document officiel soit soumis à sa prochaine session sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3. Comme demandé, ce document contient, dans sa troisième version actualisée, une proposition d'amendement contenant les modifications nécessaires par rapport à la Convention de 1968, fondées sur l'approche fusionnée élaborée par le Groupe. Cette proposition combine des éléments des trois solutions (a), b) et c)) présentées dans le ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (par. 14 et 15 du document ECE/TRANS/WP.1/169). Ledit document précise également les éléments de sécurité minimaux à faire figurer sur les permis de conduire, tels que recommandés par le groupe informel d'experts (par. 16, *ibid.*).
6. En dépit de l'appui général dont a bénéficié l'approche fusionnée au cours de la réunion du WP.1 qui s'est tenue en septembre 2019 (par. 16 du rapport), et qui a été confirmé à la session de mars 2020 (par. 8 du rapport), une certaine confusion semble exister sur la question de savoir si cette approche signifie la mise en place d'un permis de

conduire international indépendant. Il est donc essentiel que le WP.1 précise si l'option privilégiée est celle d'un permis de conduire international indépendant ou celle d'un permis de conduire international tenant simplement lieu de traduction d'un permis de conduire national non conforme à l'annexe 6 et donc présenté simultanément avec ce permis de conduire national.

7. La décision du WP.1 sur cette question ne modifiera aucun élément du permis de conduire national, lequel, à condition d'être conforme à l'annexe 6 de la Convention de 1968, pourrait être utilisé sans qu'il soit nécessaire de présenter un permis de conduire international (que celui-ci soit un document indépendant ou qu'il doive être accompagné d'un permis de conduire national).

8. Cette décision aura toutefois une incidence sur le permis de conduire international et sur la question de savoir si celui-ci est reconnu en tant que document indépendant ou s'il tient lieu de « traduction » du permis de conduire national. En tant que document indépendant, le permis de conduire international devra contenir les mêmes éléments de sécurité minimaux que le permis de conduire national et un lien étroit devra être établi entre les deux documents pour garantir que le permis de conduire international soit suspendu ou annulé lorsque le permis de conduire national l'a été. En tant que « traduction » accompagnant le permis de conduire national, le permis de conduire international ne devrait pas nécessairement répondre aux mêmes prescriptions de sécurité que le permis de conduire national, et le lien étroit évoqué plus haut n'aurait pas à être établi puisque le permis de conduire international n'aurait aucune valeur s'il n'était pas accompagné du permis de conduire national.

9. Le présent document officiel a été établi suite à l'examen effectué et en présupposant que le WP.1 continuera de soutenir l'option d'un permis de conduire international indépendant. On y rappelle le contexte et on y propose une approche qui permettrait de fusionner les trois options, sur laquelle les membres du WP.1 sont invités à se pencher. Pour ce faire, il est proposé d'apporter des modifications (les ajouts apparaissent en caractères gras, les suppressions en caractères biffés) à l'article 41 de la Convention de 1968 et aux annexes 6 et 7 de ladite Convention relatives respectivement aux permis de conduire nationaux reconnus au niveau international et aux permis de conduire internationaux reconnus au niveau international (appendice A).

10. Outre les modifications figurant à l'appendice A, il est ici proposé d'apporter des modifications supplémentaires à l'annexe 6 de la Convention de 1968 portant sur les permis de conduire nationaux reconnus au niveau international (reproduits dans les modifications qu'il est proposé d'apporter à l'annexe 7 de la Convention de 1968 portant sur les permis de conduire internationaux reconnus au niveau international). Ces modifications portent sur les catégories et sous-catégories de véhicules et contiennent une mention spéciale concernant les restrictions ainsi que les pictogrammes correspondants. Ces modifications figurent à l'appendice B et il est demandé au WP.1 de se prononcer sur ces propositions.

II. Historique

11. Le groupe informel d'experts sur les permis de conduire a commencé ses travaux suite à la demande du WP.1 à 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 terminés et la brochure intitulée « Catégories de permis de conduire internationaux » a été publiée.

12. 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 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 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'Organisation des Nations Unies (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 valide)².

13. 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.

14. À la soixante-quinzième session du 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

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. ».

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.

15. 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.

16. 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 et de parvenir à un consensus sur une option à privilégier.

17. Le groupe d'experts a élaboré le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1 qui a été présenté à la soixante-seizième session du WP1. 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 demandé une nouvelle version contenant une comparaison plus détaillée entre les trois options ainsi que les coûts et avantages de celles-ci.

18. 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 WP1. Le WP1 a comparé les avantages et les inconvénients des trois options et demandé au groupe informel d'étudier les observations formulées.

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

19. 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

20. 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

21. 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)

22. 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).

IV. Examen d'une approche fusionnée

23. Ces options ont été examinées plus avant à la soixante-dix-neuvième session, au cours de laquelle l'approche fusionnée combinant des éléments des trois options a été approuvée.

24. L'approche fusionnée nécessitera que l'on s'accorde sur les éléments de sécurité minimaux exigés au niveau international. 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.

25. 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 dans le cadre 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.

26. 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 Parties contractantes à adopter un nouveau modèle de permis de conduire national.

A. Explication des références faites à la norme ISO dans la Convention, donnée par l'Organisation internationale de normalisation

27. Étant donné que la série de normes ISO/CEI 18013 relatives aux permis de conduire est appliquée par un éventail d'États du monde entier membres de l'ISO, elle constitue une véritable norme mondiale. En conséquence, les normes ISO tiennent compte des différents besoins à l'échelle locale et y répondent. Par exemple, elles traduisent la reconnaissance du fait que la durée de validité d'un permis de conduire varie et que certains permis de conduire contiennent des données stockées sous une forme lisible par une machine. Il s'ensuit que ces normes n'imposent, pour la confection des cartes, ni un matériau unique, ni une seule méthode d'impression (également appelée « personnalisation »), ni les éléments de sécurité obligatoires. Au contraire, elles permettent de choisir le matériau, la méthode de personnalisation et les éléments de sécurité en fonction de la durée de validité de la carte et des technologies de lecture de données incorporées dans celle-ci.

28. Pour tenir compte de ces différences tout en maintenant un niveau de qualité minimum adapté à la durabilité et à la sécurité requises pour la période de validité de la carte, la série de normes ISO 18013 permet de choisir un certain nombre d'options en

fonction de la durée de vie que l'autorité émettrice souhaite attribuer au document. Étant donné les différentes options possibles, chaque partie a un contenu très détaillé :

- **Partie 1** : Caractéristiques physiques et jeu de données de base. Cette partie définit les termes fondamentaux employés dans cette norme, notamment les caractéristiques physiques, le cycle de vie correspondant à la durée de validité, les éléments des données de base, conformément à l'énumération et aux catégories de véhicules figurant dans la Convention de 1968, les options de présentation du recto et du verso de la carte, ainsi que les options relatives aux éléments physiques de sécurité (81 pages) ;
- **Partie 2** : Technologies de lecture de données par une machine. Cette partie décrit les technologies de lecture de données par une machine qui peuvent être utilisées pour appliquer cette norme, telles que le code-barres bidimensionnel, la puce de contact, la puce de proximité, ainsi que la structure logique des données et la cartographie des données correspondant à chacune, l'objectif étant d'assurer l'interopérabilité internationale (66 pages) ;
- **Partie 3** : Contrôle d'accès, authentification et validation d'intégrité. Cette partie décrit les dispositifs de sécurité électronique qui, en vertu de cette norme, peuvent être incorporés dans les technologies de lecture de données par une machine, notamment les mécanismes de contrôle d'accès aux données, d'authentification ou de vérification de l'origine d'un permis et de confirmation de l'intégrité des données (80 pages) ;
- **Partie 4** : Méthodes d'essai. Cette partie décrit les méthodes d'essai qui peuvent être employées pour déterminer la conformité d'un permis de conduire avec les technologies de lecture de données par une machine et les dispositifs de sécurité électronique décrits respectivement dans les parties 2 et 3 (197 pages).

29. Les exemples figurant dans l'appendice C donnent un aperçu de la nature des options prévues par les normes ISO et illustrent la difficulté qu'il y a à choisir l'option à incorporer dans l'amendement proposé. C'est pourquoi le groupe informel d'experts propose d'insérer dans la Convention et ses annexes 6 et 7 des renvois aux normes plutôt que des citations de ces normes.

30. Pour répondre aux préoccupations exprimées à propos de l'insertion de renvois aux normes ISO, on peut observer qu'il est fréquent de trouver de tels renvois dans des accords, des traités, des lois et des réglementations. Si l'on craint qu'une éventuelle modification des normes ISO ait des conséquences négatives, il est également possible d'adopter une approche similaire à la pratique suivie dans l'ADR concernant les renvois aux normes ISO, à savoir que le renvoi est limité à la version publiée du texte en vigueur et contient une indication de la date de publication de la norme.

B. Explication du modèle proposé de permis de conduire international indépendant donnée par l'Organisation internationale de normalisation

31. Les dispositions de la Convention de 1968 relatives à la reconnaissance par les autres Parties contractantes à la Convention d'un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 sont claires. Ainsi, les Parties contractantes qui établissent un permis de conduire national conforme à l'annexe 6 n'ont pas à délivrer de permis de conduire international aux titulaires d'un tel permis de conduire national souhaitant se rendre à l'étranger. Ceux-ci peuvent se contenter de présenter leur permis de conduire conforme à l'annexe 6 aux services de police ou aux prestataires de services tels que les entreprises de location de voitures, lorsqu'ils sont en voyage à l'étranger.

32. En dépit de cet avantage certain, un certain nombre de Parties contractantes à la fois à la Convention de 1949 et à celle de 1968 ne délivrent pas de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6. Après enquête, l'ISO a conclu que les raisons principales pour lesquelles des permis de conduire nationaux non conformes à l'annexe 6 continuaient d'être délivrés étaient que :

- Le nombre de titulaires de permis nationaux qui conduisent à l'étranger est si faible qu'il n'est pas justifié de délivrer des permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6 qui ne reflètent pas la culture de la population, à savoir qui contiennent des indications en caractères latins ou une transcription en alphabet latin lorsque les caractères latins ne sont pas employés dans la ou les langues nationales de la Partie contractante. Les données ci-après, communiquées à l'ISO par la Police nationale japonaise (autorité qui délivre les permis de conduire nationaux), apportent un éclairage sur la proportion, dans ce pays, de conducteurs circulant au Japon par rapport aux conducteurs circulant à l'étranger :
 - Permis de conduire nationaux délivrés – 82 150 008 (en 2015) ;
 - Permis de conduire internationaux délivrés par année – 304 000 (0,37 % du nombre de permis de conduire nationaux délivrés en 2015).

33. Le permis de conduire est également utilisé à d'autres fins dans le pays, par exemple comme document d'identité avec photo, par une partie beaucoup plus importante de la population que le nombre de conducteurs qui conduiront un jour à l'étranger ; la délivrance de permis de conduire nationaux non conformes à l'annexe 6 a donc une autre utilité à l'échelle nationale.

34. Les Parties contractantes à la fois à la Convention de 1949 et à celle de 1968 peuvent considérer qu'il n'est pas fondé de délivrer des permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6 mais il peut se révéler très utile pour elles de délivrer des permis de conduire internationaux indépendants conformes à l'annexe 7 dont le modèle correspond à celui de l'annexe 6. La délivrance de tels permis de conduire internationaux indépendants présente des avantages non seulement pour les Parties contractantes qui les délivrent mais aussi pour d'autres Parties contractantes :

- Pour les Parties contractantes qui ne délivrent pas de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6, les avantages sont les suivants :
 - La délivrance d'un permis de conduire international indépendant conforme à l'annexe 7 conçu sur le modèle de celui de l'annexe 6 coûterait bien moins cher que l'établissement d'un permis de conduire international indépendant semblable à un passeport contenant les éléments de sécurité onéreux sur une page de couverture en matériau polymère. Cette conclusion repose sur le fait que les cartes au format ID-1 sont presque deux fois plus petites qu'un passeport et que, par conséquent, la fabrication d'un permis de conduire international indépendant aux dimensions d'une telle carte nécessite moins de la moitié du matériau nécessaire à celle d'un permis de conduire international de type passeport ayant les éléments de sécurité correspondants. En outre, les Parties contractantes qui délivrent des permis de conduire nationaux au format ID-1 (non conformes à l'annexe 6) et qui choisissent de délivrer elles-mêmes les permis de conduire internationaux au lieu de faire appel à une tierce partie ont la possibilité d'utiliser des matières premières, des dispositifs de sécurité et des infrastructures de production existants, ce qui leur permet également de rendre la délivrance de permis de conduire internationaux conformes à l'annexe 6 moins coûteuse que celle de permis de conduire internationaux de type passeport ;
 - L'harmonisation des documents officiels autorisant la conduite à l'étranger grâce à l'adoption d'un format unique – soit :
 - Un permis de conduire national conforme à l'annexe 6, soit
 - Un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 conçu sur le modèle de celui de l'annexe 6 (établi par les Parties contractantes qui ne délivrent pas de permis de conduire national conforme à l'annexe 6), est utilisé pour conduire à l'étranger ;

- Tous les conducteurs qui conduisent à l'étranger sont porteurs d'un document unique ayant le format d'une carte compacte au lieu d'être munis de deux documents – le permis de conduire international et le permis de conduire national.
- Pour les Parties contractantes qui délivrent des permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6, les avantages sont les suivants :
 - Elles n'ont pas besoin de délivrer un permis de conduire international étant donné que leurs permis de conduire nationaux répondent déjà aux prescriptions requises pour être reconnus par d'autres Parties prenantes et peuvent être facilement compris tant par les services de police que par les employés des entreprises de location de voitures, dans le pays comme à l'étranger ;
 - Les permis de conduire internationaux établis par des États qui délivrent des permis de conduire nationaux non conformes pourraient être facilement acceptés et compris tant par les services de police que par les employés des entreprises de location de voitures étant donné que leur format et leur contenu correspondraient aux permis de conduire nationaux rédigés en caractères latins qui sont délivrés par ces États, et que sur ces documents figureraient des champs de données numérotées et les catégories de véhicules correspondantes sans qu'une traduction soit nécessaire ;
 - Tout conducteur conduisant sur une route sous la juridiction d'une telle Partie contractante serait porteur d'un unique document, à savoir le permis de conduire national conforme à l'annexe 6 ou le permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (conçu sur le modèle de celui de l'annexe 6), au lieu de deux documents, à savoir le permis de conduire national non conforme et le permis de conduire international conforme.

35. En conclusion, il convient de souligner qu'une Partie contractante délivrant des permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6 n'aurait pas à établir de permis de conduire internationaux. Toutefois, une Partie contractante ne délivrant pas de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6 pour l'une quelconque des raisons susmentionnées devrait établir des permis de conduire internationaux conformes à l'annexe 7 (conçu sur le modèle de celui de l'annexe 6) ou prendre contact avec un organisme dûment habilité à délivrer de tels permis de conduire internationaux au nom de celle-ci.

V. Modifications supplémentaires proposées

36 Le groupe informel d'experts ne s'est pas uniquement intéressé aux modifications susmentionnées, qui visent à mettre en place l'approche fusionnée : il s'est également penché sur les catégories et les sous-catégories de véhicules, ainsi que sur les restrictions applicables aux conducteurs et aux véhicules. À la suite de cet examen, il propose d'apporter des modifications à la Convention de 1968 et aux annexes 6 et 7 (appendice B).

A. Sous-traitance de la production de permis de conduire internationaux

37. Cette modification permet expressément aux représentants des Parties contractantes de délivrer des permis de conduire internationaux.

B. Durée de validité des permis de conduire nationaux

38. Pour tenir compte du fait que le permis de conduire au format carte avec photo devient la norme dans le monde entier, il y a lieu de modifier la Convention en fixant des durées de validité correspondant à celles prévues pour les passeports.

39. La durée de validité proposée pour un permis de conduire national est de cinq ans au minimum et, en règle générale, de dix ans au maximum. Les deux exceptions à cette règle sont, d'une part, qu'en cas de problèmes de santé la durée de validité peut être réduite et, d'autre part, que dans certains pays la durée maximale de validité peut atteindre quinze ans.

C. Limitation de la durée des permis des nouveaux conducteurs

40. Cette proposition de modification permet aux Parties contractantes d'imposer des restrictions aux nouveaux conducteurs. Aucune disposition de la Convention n'interdit d'imposer de telles restrictions aux nouveaux conducteurs d'autres pays.

D. Limitation de la durée de validité des permis – raisons médicales et infractions

41. La modification proposée permet aux Parties contractantes de réduire la durée de validité des permis de conduire pour raisons médicales et d'autoriser qu'une sanction soit prononcée à l'égard d'un conducteur pour des motifs liés à la sécurité routière. Elle vise à harmoniser davantage la Convention avec la pratique actuelle des Parties contractantes.

E. Interdiction faite aux personnes âgées de moins de 21 ans de conduire certains véhicules

42. La Convention permet aux Parties contractantes d'autoriser les personnes âgées de 18 à 20 ans à conduire des véhicules de grandes dimensions mais la modification autorisera d'autres Parties prenantes à ne pas leur reconnaître ce droit sur leur territoire. Cela concerne les nouvelles sous-catégories proposées.

F. Modifications apportées aux permis de conduire internationaux

43. La principale modification consisterait à concevoir des permis de conduire internationaux sur des cartes en matériau polymère de couleur bleue (ou d'une autre couleur). Le WP.1 n'a pas encore arrêté son choix sur la couleur mais le groupe informel d'experts est d'avis qu'il ne faudrait pas choisir le rose afin d'éviter toute confusion avec le permis de conduire national.

G. Propositions de modification des catégories et sous-catégories de véhicules

44. Après avoir examiné les catégories et sous-catégories actuelles de véhicules, le groupe informel d'experts propose de faire des sous-catégories des catégories à part entière et de créer de nouvelles catégories. Cela implique la révision de la section 8 et la suppression de la section 9 de l'annexe 6, de telle sorte que les sous-catégories A1, B1, C1 et D1 constituent des catégories intermédiaires des catégories A, B, C, et D, conformément à une pratique actuelle largement répandue.

45. En outre, le groupe informel d'experts propose d'ajouter les nouvelles catégories ci-après, déjà utilisées, entre autres, par l'Union européenne :

- AM : L'introduction de cette catégorie vise à obliger les personnes qui conduisent des véhicules à deux roues ou à trois roues et des quadricycles légers sur le réseau routier à passer un permis de conduire car, à défaut, des personnes sans expérience pourraient facilement louer et conduire ce type de véhicules, ce qui pourrait être très lourd de conséquences ;
- A2 : L'écart entre les catégories A1 (125 cm³) et A est trop important car il permet à un conducteur (qui n'est peut-être pas en mesure de maîtriser en toute sécurité un motorcycle de 1 000 cm³) d'obtenir un permis pour un véhicule de la catégorie A après avoir passé un examen sur un motorcycle de 175 cm³ et de prendre la route sur un motorcycle de 1 000 cm³.

46. Cette modification vise aussi l'annexe 7, conformément à l'approche fusionnée. Il en résultera des modifications des sections 8 à 11 reprenant des dispositions de l'annexe 6.

H. Proposition d'introduire des restrictions applicables aux conducteurs et aux véhicules

47. Il existe une longue liste de restrictions en vigueur au niveau international ; l'ISO a examiné les listes établies par les institutions régionales et publié des listes de codes qui ne faisaient pas double emploi. Elle a analysé les restrictions utilisées dans le monde entier dans plus de 99 % des cas et, sur la base de ces informations, le groupe de travail informel propose de les inclure dans les annexes 6 et 7 de la Convention de 1968 sous un nouvel article 11.

VI. Observations finales

48. Le présent document contient des propositions de modifications à apporter à la Convention de 1968 et à ses annexes 6 et 7 sur la base de l'approche fusionnée adoptée lors de la soixante-dix-neuvième session du WP.1 et conformément aux principes convenus (par. 2 du présent document). Il convient d'y ajouter les éléments de sécurité minimaux requis également demandés par le WP.1 à sa soixante-dix-neuvième session.

49. Comme mentionné dans l'introduction, il est question d'un permis de conduire international indépendant, mais est-ce toujours ce que le WP.1 souhaite ?

50. Les modifications proposées présupposent que le WP.1 accepte le principe d'un permis de conduire international indépendant. Toutefois, comme cela a été souligné, la décision du WP.1 aura une incidence non pas sur le permis de conduire national mais sur le permis de conduire international, comme indiqué au paragraphe 8 du présent document.

51. S'agissant des modifications, il est proposé d'inclure un renvoi à la norme ISO/CEI 18013 et il est demandé au WP.1 d'accepter cette approche en ce qui concerne les éléments de sécurité minimaux. Trois options sont envisageables :

a) Un renvoi sans date, afin que les prescriptions de sécurité soient actualisées en fonction des mises à jour de la série de normes ;

b) Un renvoi avec date, afin que les prescriptions de sécurité soient strictement associées à la version choisie de la série de normes ;

c) Un renvoi avec date avec ajout d'une mention spéciale. Par exemple : « normes ISO/CEI18013-2:2020 et ISO/CEI18013-3:2017 ou toute autre version ultérieure de ces normes ».

52. Le groupe informel d'experts a incorporé les trois approches en tant qu'option à décider dans les modifications qu'il est proposé d'apporter à l'annexe 6 (art. 6 et 7) et à l'annexe 7 (art. 8) de la Convention. Il croit comprendre que certains membres du WP.1 seraient mal à l'aise à l'idée de retenir une solution sans date car théoriquement ils renonceraient ainsi à la faculté de définir quels sont les éléments de sécurité minimaux selon la Convention. En conséquence, le groupe informel d'experts n'a aucune recommandation ferme à formuler et serait heureux que le WP.1 choisisse l'approche à mettre en œuvre.

53. En outre, comme il est dit plus haut dans le présent document, le groupe informel d'experts propose d'intégrer les sous-catégories de véhicules à la liste des catégories afin qu'elles soient reconnues en tant que telles, et de procéder à des adaptations pour tenir compte de la situation actuelle. De plus, conformément à la pratique actuelle de nombreux États, le groupe informel d'experts propose d'insérer des restrictions applicables aux conducteurs et aux véhicules, ainsi que les codes et les pictogrammes correspondants. Il considère que les deux séries de modifications sont importantes pour que la Convention reste d'actualité.

54. Enfin, 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.
