



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de la sécurité routière****Soixante-dix-septième session**

Genève, 18-21 septembre 2018

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière :**Permis de conduire****Permis de conduire****Révision****Communication des experts de la Belgique, de la France, du Luxembourg, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Fédération internationale de l'automobile et de l'Organisation internationale de normalisation**

1. Lors de la soixante-quinzième session du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), le secrétariat a présenté un exposé résumant les débats récents d'un groupe informel d'experts initialement composé de la Belgique, du Canada, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, 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). L'Espagne, les États-Unis d'Amérique et le Japon se sont ensuite ajoutés à ce groupe informel.
2. Dans cet exposé, le secrétariat a proposé une liste de six options relatives aux modifications qui pourraient être apportées aux permis de conduire nationaux et aux permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1968 sur la circulation routière.
3. 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 prendre en considération dans ce système les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière. L'intention était de faciliter les débats de la présente session et de parvenir à un consensus sur une option à privilégier.
4. Le groupe d'experts a donc établi le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1, qui a été présenté à la soixante-seizième session du WP1. Ce document contient des informations sur le contexte, une description des options et un ensemble de principes visant à prendre en



considération les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière. Le WP.1 a appuyé ce document et demandé qu'on l'actualise et le détaille davantage pour la présente session, en mentionnant les avantages et les coûts des trois options (ECE/TRANS/WP.1/163, par. 17).

I. Contexte et questions à examiner

5. 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 ont été couronnés de succès et se sont récemment conclus par l'établissement d'une brochure sur les catégories de permis de conduire internationaux, traduite dans les six langues officielles de l'ONU.

6. 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 totalement les prescriptions de l'annexe 7 de la Convention de 1968 relatives aux permis de conduire internationaux ;

b) Un certain nombre de Parties contractantes à la Convention de 1949 délivrent des permis de conduire internationaux de manière incorrecte, par exemple en le faisant 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 (tel qu'il est prescrit à l'annexe 10 de la Convention de 1949) n'a pas été actualisé de la même manière que l'annexe 7 correspondante de la Convention de 1968 puisque l'annexe 10 de la Convention de 1949 ne contient que du texte sans aucun pictogramme ;

d) Les spécifications relatives aux langues dans lesquelles le modèle 3 (page de gauche) doit impérativement 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 qui sont 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;

ii) Selon la Convention de 1949, le permis de conduire international est un document indépendant (c'est-à-dire qu'il ne nécessite pas d'être accompagné d'un permis de conduire national valide)².

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. »

7. Outre les incohérences susmentionnées entre les modèles de permis de conduire national et de permis de conduire international délivrés au titre des Conventions de 1949 et de 1968, en règle générale, lorsque des permis de conduire internationaux sont délivrés par des organismes non gouvernementaux (que ce soit en vertu de la Convention de 1949 ou de celle de 1968) ils 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 où rechercher les coordonnées d'un organisme national compétent en matière de véhicules à moteur (téléphone, courriel ou adresse postale) en vue de la demande de renseignements ou de 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 d'annuler ou de suspendre automatiquement un permis de conduire international lorsque le permis national d'un conducteur a été suspendu ou annulé. Ce problème est en partie résolu par la Convention de 1968.

8. Les débats qui se sont tenus au sein du groupe informel au sujet des propositions de modifications concernant les permis de conduire nationaux et les permis de conduire internationaux soumises à la soixante-treizième session (documents ECE/TRANS/WP.1/2016/2³ et ECE/TRANS/WP.1/2016/3⁴) ont soulevé une autre question : les Parties contractantes à la Convention de 1968 sont-elles tenues de délivrer des permis de conduire nationaux et des permis de conduire internationaux conformément aux annexes 6⁵ (modèle de permis de conduire national) et 7 (modèle de permis de conduire international) ?

9. Tous les membres du groupe informel partagent le point de vue selon lequel un permis de conduire international doit être conforme à l'annexe 7, mais il y a divergence d'opinion au sein du groupe en ce qui concerne les permis de conduire nationaux. La Belgique, le Luxembourg et la FIA estiment que les Parties contractantes ne sont pas tenues de délivrer au niveau national un permis de conduire conforme à l'annexe 6, alors que la France, la Fédération de Russie et l'ISO estiment qu'elles le sont. Ce dernier point de vue est partagé par le secrétariat⁶.

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

10. On trouvera ci-dessous une description des trois options proposées ainsi que les incidences juridiques et autres conséquences pratiques des changements liés à chacune de ces options, présentées lors de la dernière session. Une comparaison des avantages et des inconvénients globaux de chaque option figure dans une section ultérieure.

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

11. 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

³ Établi par la France, le Luxembourg et l'ISO.

⁴ Établi par la FIA.

⁵ Art. 43 « Disposition transitoire », par. 1 : « Les Parties contractantes délivrent les permis de conduire nationaux conformément aux nouvelles dispositions de l'annexe 6 au plus tard cinq ans après leur entrée en vigueur... »

⁶ L'analyse du secrétariat figure dans son exposé sur les permis de conduire, soumis à la soixante-quinzième session (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-SEPT-2017-Presentation-1e.pdf>).

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

12. Toutefois, il faudrait modifier le paragraphe 2 a) de l'article 41 et le paragraphe 2 de l'article 43 de manière à supprimer les références aux permis de conduire internationaux. En outre, l'annexe 7, contenant le modèle de permis de conduire international, serait supprimée.

13. Dans le même temps, il serait opportun de revoir le format actuel de l'annexe 6 portant sur le permis de conduire national et de proposer les modifications appropriées pour les permis de conduire modernes.

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

14. Comme c'est le cas pour l'option a), il serait opportun que le WP.1 revoie la présentation actuelle de l'annexe 6 portant sur le permis de conduire national et de l'annexe 7 portant sur le permis de conduire international, et qu'il propose les modifications appropriées pour les permis de conduire modernes.

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)

15. 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).

16. Il faudrait modifier le paragraphe 2 de l'article 41 de manière à tenir compte du nouveau statut du permis de conduire international (à savoir qu'il ne devrait plus être accompagné d'un permis de conduire national valide). Comme pour les options a) et b) exposées ci-dessus, il serait opportun de revoir le format actuel de l'annexe 6 portant sur le permis de conduire national et de l'annexe 7 portant sur le permis de conduire international, et de proposer les modifications appropriées pour les permis de conduire modernes.

III. Comparaison des options

17. On trouvera ci-après une comparaison détaillée des trois options. Il est difficile de procéder à une analyse complète des coûts et des avantages en l'absence de données internationales détaillées sur le total des coûts liés à la délivrance des permis de conduire internationaux et à la vérification de leur validité. Toutefois, dans le cadre de cet examen, un certain nombre d'hypothèses sont communes aux trois options et portent principalement sur les domaines suivants :

Éléments de sécurité

a) Des éléments de sécurité minimaux sont nécessaires pour prévenir la production de permis de conduire frauduleux. Les éléments de sécurité doivent répondre à une norme internationalement reconnue à des fins d'harmonisation, et le type d'éléments utilisés aura une incidence sur les coûts. Dans le présent document, aucun élément de sécurité spécifique n'est examiné ou recommandé ;

b) Pour toute modification apportée au modèle des permis de conduire utilisés au niveau international, y compris l'incorporation d'éléments de sécurité, il faudrait former et sensibiliser en conséquence les automobilistes, les organismes chargés de faire appliquer la réglementation et les prestataires de services ;

Avantages tirés

c) Le coût du matériel dont les organismes chargés de faire appliquer la réglementation peuvent avoir besoin pour vérifier la validité des documents n'est pas pris en considération ;

d) Le présent document repose sur l'idée que des contrôles plus rapides de documents harmonisés permettront aux organismes chargés de faire appliquer la réglementation de gagner du temps. Il est toutefois difficile de quantifier les avantages qu'en tirera chaque Partie contractante ;

Base de données ou registre central

e) L'interopérabilité des systèmes de base de données favoriserait l'application de la réglementation et la délivrance sécurisée des permis de conduire aux utilisateurs. Toutefois, la réciprocité et l'interopérabilité des systèmes de données des Parties contractantes peuvent aussi engendrer des coûts qui n'ont pas été pris en considération dans le présent document ;

Protection des données

f) Les questions juridiques relatives à la protection des données ne sont pas examinées dans le présent document ;

Avantages en matière de sécurité routière

g) Empêcher les conducteurs dont le permis a été retiré de conduire à l'étranger permet d'améliorer la sécurité routière. Il est toutefois difficile d'en quantifier les avantages, car on ne dispose pas de chiffres à l'échelle mondiale sur le nombre de ces conducteurs sans permis qui continuent à rouler.

18. Le groupe d'experts recommande également de tenir compte, pour choisir la meilleure option ou le meilleur système de permis de conduire pour l'avenir, des trois principes directeurs ci-après : harmonisation, prévention de la fraude et sécurité, acceptabilité et faisabilité pour les Parties contractantes. Ces principes sont définis plus bas. Conformément à la demande formulée par le WP.1 lors de sa soixante-sixième session, le groupe a également examiné les incidences positives ou négatives des trois options, ainsi que leurs coûts en général.

i) *Harmonisation*

19. En 2006, l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 41, qui permettait aux Parties contractantes de reconnaître « tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'était pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme », a été supprimé afin de simplifier les cas de figure et de réduire le nombre de permis de conduire pouvant être acceptés pour les déplacements internationaux.

20. Dans le mémorandum explicatif, il est expliqué qu'il s'agissait de « favoriser la mise en œuvre de procédures harmonisées de reconnaissance des permis au plan international » et de « renforcer les règles afférentes à la présentation du permis de conduire international, compte tenu des informations de plus en plus nombreuses laissant transparaître que ces permis feraient l'objet d'une délivrance frauduleuse grandissante, notamment au moyen de l'Internet »⁷.

⁷ Voir TRANS/WP.1/2003/1/Rev.4, 23 avril 2004.

21. Étant donné que les limites en matière de sécurité concernant les permis de conduire internationaux qui existaient en 2006 existent toujours, l'harmonisation des documents ou des procédures, ou des deux, reste donc d'actualité.

ii) *Prévention de la fraude et sécurité*

22. La prévention de la fraude était également mentionnée dans le mémorandum explicatif des modifications apportées en 2006 à la Convention de 1968, et reste un facteur déterminant dans le choix entre les options.

23. Cela étant, ce document ne contient pas de propositions explicites concernant les éléments de sécurité qui pourraient être intégrés aux permis de conduire nationaux et internationaux. Des propositions à ce sujet seront formulées à l'étape suivante, lorsque des amendements appropriés seront proposés en fonction de l'option retenue par le WP.1. Il pourrait s'agir d'un choix d'éléments de sécurité adaptés aux permis de conduire modernes visant à en prévenir la production et la mise en circulation frauduleuses.

iii) *Acceptabilité et faisabilité pour les Parties contractantes*

24. L'acceptabilité et la faisabilité des options proposées aux Parties contractantes peuvent dépendre notamment de considérations telles que l'ampleur des ressources déjà investies ou dépensées pour mettre en place le système actuel de permis de conduire. Elles peuvent aussi dépendre du critère conceptuel de l'acceptabilité ou de l'opportunité des différentes formes de permis de conduire. Par exemple, la plupart des Parties contractantes à la Convention de 1968 ont délivré des permis de conduire internationaux en plus des permis de conduire nationaux, car des permis de conduire internationaux étaient habituellement demandés par les conducteurs qui souhaitaient se rendre à l'étranger et ne savaient pas qu'un permis de conduire international n'était pas exigé dans tous les pays.

25. Malgré l'attrait d'un système simple de permis de conduire unique (qui existe depuis 1968), il faudra faire preuve de persuasion politique pour que les Parties contractantes qui continuent à utiliser le système traditionnel des deux permis (le permis de conduire international accompagné du permis de conduire national), qui est encore en place dans de nombreuses Parties contractantes, renoncent à ce système et délivrent des permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6.

26. À l'inverse, la mise en place d'un permis international indépendant proposée dans l'option c) risque également de nécessiter des efforts de persuasion politique étant donné qu'au titre de la Convention de 1968 il est actuellement exigé que le permis de conduire international soit accompagné d'un permis de conduire national. Il convient de noter qu'en vertu de la Convention de 1949 il n'est pas légalement exigé qu'un permis de conduire international soit accompagné d'un permis de conduire national. Toutefois, il arrive souvent que les Parties contractantes à la Convention de 1949 conseillent aux conducteurs de joindre leur permis de conduire national à leur permis de conduire international. Ces Parties contractantes savent qu'il ne s'agit pas d'une obligation légale, mais leur but est d'éviter que leurs citoyens aient d'éventuelles difficultés avec les forces de l'ordre à l'étranger, en raison d'une éventuelle méconnaissance de la loi, ou avec des prestataires de services tels que les entreprises de location de voitures, lasses des permis de conduire internationaux falsifiés.

iv) *Coûts*

27. Pour chaque option, les coûts varient d'une Partie contractante à l'autre, en fonction de leurs pratiques et procédures internes, ainsi que du système d'enregistrement ou de délivrance des documents dont elles disposent. À l'heure actuelle, dans de nombreuses Parties contractantes, l'enregistrement et la délivrance des documents sont effectués manuellement, au moyen d'un modèle de permis de conduire international rempli à la main, ce qui est fastidieux et inefficace. Une plate-forme numérique pour la demande et la distribution des documents en ligne permettrait d'optimiser la procédure de délivrance des permis en en écourtant les délais et en réduisant la quantité de papier utilisée. Toutefois, les coûts liés à l'établissement d'une nouvelle plateforme numérique doivent être mis en

balance avec les coûts de la procédure manuelle de délivrance des permis sur support papier.

28. L'harmonisation des permis et des procédures devrait se traduire par une baisse des coûts de production. La nécessité de créer une seule plateforme de données pour enregistrer les permis de conduire nationaux et internationaux ou d'en créer plusieurs aura une incidence sur les coûts.

29. En l'absence d'informations sur le nombre total de permis de conduire internationaux actuellement délivrés, il est impossible de procéder à une analyse coûts-avantages précise de la transition des modalités actuelles vers toute nouvelle option, et notamment d'estimer tous les coûts liés à l'incorporation d'éléments de sécurité normalisés. Si les chiffres précédents/historiques peuvent aider à se rendre compte des coûts qu'occasionnerait une option ou une autre, ils ne devraient pas entraver la prise d'une décision en faveur d'une option qui, à l'avenir, pourrait se révéler moins coûteuse.

30. Pour se faire une idée des coûts en question, on peut étudier des exemples de pratiques actuelles.

31. On trouvera ci-dessous le total des coûts de la délivrance d'un permis de conduire sous la forme d'une carte comprenant des éléments de sécurité minimaux et facultatifs et faisant appel à des techniques modernes de numérisation pour l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Afrique. Ces représentations pourraient être étendues si nécessaire, de manière à y faire apparaître les coûts de l'option privilégiée.

Source pour la figure et les tableaux 1 et 2 : ISO.

**Amérique du Nord (États-Unis d'Amérique)
(Permis conforme à la norme de l'AAMVA)**

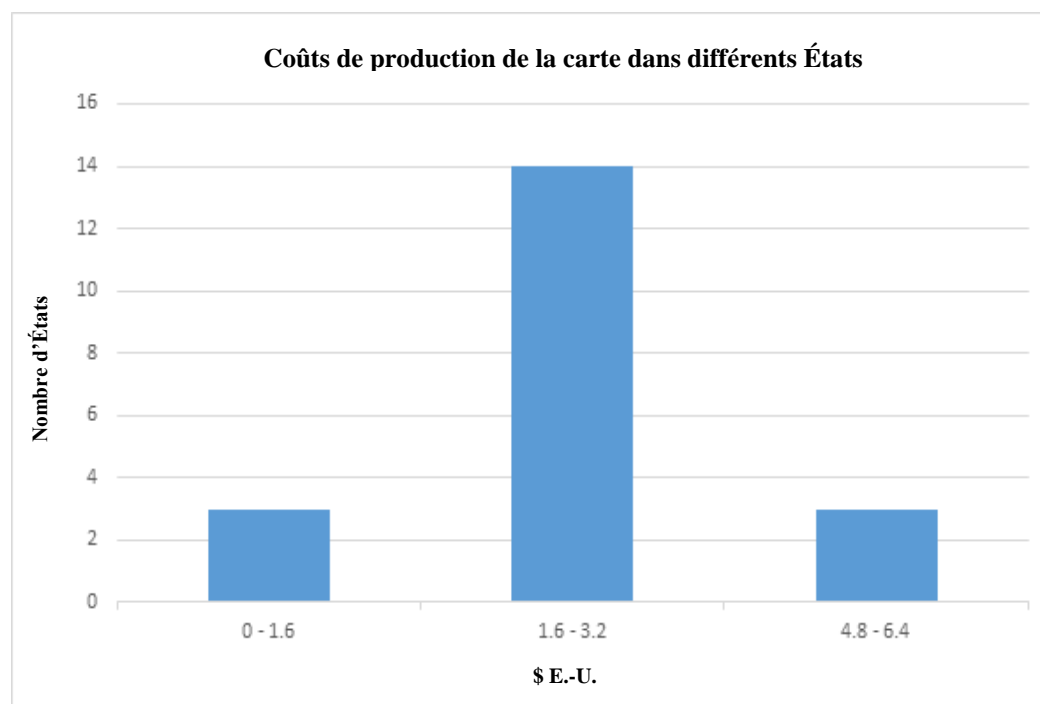


Tableau 1
Europe (Permis conforme à la directive de la Commission européenne)

<i>Description</i>	<i>Coût matériel</i>	<i>Coût de personnalisation</i>	<i>Total des coûts</i>
Permis de conduire national comportant de nouveaux éléments de sécurité	Inférieur à 1,30 €	Inférieur à 1,20 €	Inférieur à 2,50 €
Permis de chauffeur de taxi (faible volume)	Inférieur à 1,50 €	Inférieur à 1,20 €	Inférieur à 2,70 €

Tableau 2
Afrique (Permis conforme à l'ISO)

<i>Description</i>	<i>Coût matériel</i>	<i>Coût de personnalisation</i>	<i>Total des coûts</i>
Permis de conduire national comprenant une puce sans contact facultative et de nouveaux éléments de sécurité (faible volume)	Inférieur à 3,00 €	Inférieur à 1,90 €	Inférieur à 4,90 €
Permis de chauffeur de camion ou de taxi comprenant une puce sans contact facultative et de nouveaux éléments de sécurité (faible volume)	Inférieur à 3,00 €	Inférieur à 1,90 €	Inférieur à 4,90 €

32. Le coût de production d'un carnet de type passeport (fondé sur les conclusions du projet pilote de la FIA sur les permis de conduire internationaux) comprenant des éléments de sécurité normalisés, et non propres à chaque pays, est de 1,70 €. Dans les conclusions du projet pilote, il n'est rendu compte ni de la procédure de vérification du permis de conduire et de la personnalisation du permis de conduire international ni des coûts correspondants.

33. Il est important de rappeler qu'il est question ici des coûts de production uniquement et non du total des coûts que les Parties contractantes devraient assumer pour passer à un nouveau dispositif.

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

34. Dans l'option a), il est proposé d'utiliser un seul permis, conforme à l'annexe 6 de la Convention de 1968. Les organismes chargés de faire appliquer la réglementation, les autorités qui délivrent les permis et les conducteurs ne doivent se familiariser qu'avec un seul modèle de permis, dont les emplacements comprenant des pictogrammes (conformément à l'annexe 6) ne nécessitent pas de traduction. Les incidences négatives de cette option sont plus fortes pour les Parties contractantes qui n'utilisent pas actuellement le modèle de permis de conduire national décrit à l'annexe 6 (par exemple celles qui n'utilisent pas l'alphabet latin ou dont le permis ne comporte pas de photo) ou dont les conducteurs qui conduisent à l'étranger sont peu nombreux.

Tableau 3
Résumé des incidences de l'option a)

<i>Incidences</i>	<i>Modification de la Convention de 1968 ?</i>	<i>Promotion de l'harmonisation</i>	<i>Sécurité et prévention de la fraude</i>	<i>Acceptabilité et faisabilité</i>	<i>Coûts</i>
Positives	Nécessaire pour mettre fin à la nécessité d'un permis de conduire distinct pour les déplacements internationaux.	Oui	Si cette option est choisie, des propositions concernant une norme internationalement reconnue devront être examinées au cours de la prochaine étape de proposition d'amendements.	Il faudra peut-être faire preuve de persuasion politique pour rendre obligatoire la délivrance de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6.	Des coûts initiaux devront être assumés par les pays qui ne produisent pas encore de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6.
Degré d'harmonisation maximum.	Accord nécessaire en ce qui concerne le renforcement des éléments de sécurité et la numérisation.		À l'heure actuelle, les permis nationaux conformes à l'annexe 6 offrent un niveau de sécurité limité.		Coûts éventuels du renforcement des éléments de sécurité.
La police et les prestataires de services ne doivent se familiariser qu'avec un seul modèle de permis, le même pour les conducteurs nationaux ou internationaux.					
La traduction des permis de conduire étrangers n'est pas nécessaire, car tous les policiers et tous les prestataires de services les comprennent en faisant le parallèle avec les permis nationaux.					
Négatives					
N'est pas adaptée aux pays qui :					
i) N'utilisent pas les caractères latins ;					
ii) Utilisent le permis de conduire à d'autres fins sur le plan national (exemple : carte d'identité) ;					
iii) Comptent peu de conducteurs qui osent conduire à l'étranger.					

V. 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 ou accompagné d'un permis de conduire national conforme à l'annexe 6

35. Le groupe informel a examiné l'option b) de manière plus approfondie. Comme initialement proposé, l'option b) permet l'utilisation de deux permis au niveau international, soit un permis de conduire national conforme à l'annexe 6, soit un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 accompagné d'un permis national conforme à l'annexe 6 (comme spécifié dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1). Toutefois, le groupe a constaté que de nombreuses Parties contractantes délivraient des permis de conduire nationaux non conformes à l'annexe 6. Il a donc estimé important d'envisager d'autres scénarios dans le cadre de cette option et a conclu que la présentation d'un permis de conduire international accompagné d'un permis de conduire national non conforme à l'annexe 6 était possible.

36. Dans l'option b), il est proposé d'utiliser deux permis au niveau international, soit un permis national conforme à l'annexe 6, soit un permis international conforme à l'annexe 7 accompagné d'un permis national non conforme à l'annexe 6. Constatant que de nombreuses Parties contractantes délivraient des permis nationaux non conformes à l'annexe 6, le groupe a réfléchi à une autre possibilité que celle décrite initialement dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1 (c'est-à-dire un permis international accompagné d'un permis national conforme à l'annexe 6).

37. L'utilisation d'un permis de conduire international dans son modèle actuel (annexe 7 de la Convention de 1968) permet la traduction d'importants renseignements figurant sur le permis et l'utilisation de pictogrammes. Une traduction supplémentaire peut en faciliter la compréhension. Toutefois, dans son modèle actuel, le permis de conduire international ne comprend aucun élément de sécurité.

38. En résumé :

a) Si les Parties contractantes acceptent de reconnaître au niveau international un permis de conduire national conforme à l'annexe 6, le permis de conduire international n'est pas nécessaire et les incidences positives ou négatives pour les Parties contractantes sont les mêmes que celles de l'option a) ;

b) Si les Parties contractantes acceptent de reconnaître un permis de conduire international conforme à l'annexe 7 (lorsque le permis de conduire national n'est pas conforme à l'annexe 6), elles pourront continuer à délivrer des permis de conduire nationaux selon le modèle qui leur est propre. Cette option présente des incidences positives ou négatives très proches de celles de l'option c) mais ne prévoit pas l'utilisation d'un permis de conduire international indépendant, contrairement à l'option c).

Tableau 4
Résumé des incidences de l'option b)

<i>Incidences</i>	<i>Modification de la Convention de 1968 ?</i>	<i>Promotion de l'harmonisation</i>	<i>Sécurité et prévention de la fraude</i>	<i>Acceptabilité et faisabilité</i>	<i>Coûts</i>
<p>Positives</p> <p>Plus pratique pour les Parties contractantes qui délivrent déjà des permis nationaux conformes à l'annexe 6 ou des permis internationaux conformes à l'annexe 7.</p> <p>Toutefois, si les Parties contractantes reconnaissent un permis national conforme à l'annexe 6, il n'est alors plus nécessaire de présenter un permis international conforme à l'annexe 7 (voir également les avantages d'un seul permis de conduire pour les déplacements nationaux et internationaux présentés au titre de l'option a)).</p> <p>Le modèle actuel du permis international permet de consulter des renseignements importants dans 6 langues et peut être plus facile à comprendre pour les organismes chargés de faire appliquer la réglementation.</p>	<p>Inutile si, selon l'interprétation que font les Parties contractantes de la Convention, la délivrance de permis nationaux conformes à l'annexe 6 est obligatoire. Si elles en font une interprétation contraire, ou peu précise, il est alors recommandé d'adopter un amendement qui établit le modèle à suivre pour un permis national.</p> <p>Accord nécessaire sur le renforcement des éléments de sécurité et la numérisation qui se traduira par des amendements à l'annexe 7.</p>	Oui.	<p>Niveau de sécurité limité si les modèles actuels de l'annexe 6 ou de l'annexe 7 sont utilisés. Si cette option est retenue, l'incorporation de nouveaux éléments de sécurité dans le permis de conduire international permettra d'établir un système plus sûr à l'échelle internationale et des propositions concernant une norme internationalement reconnue devront être examinées au cours de la prochaine étape de proposition d'amendements.</p>	<p>Il faudra peut-être faire preuve de persuasion politique pour qu'un nouveau modèle de permis international soit adopté si la mise en place de nouveaux éléments de sécurité entraîne une hausse des coûts de production.</p> <p>Il faudra peut-être faire preuve de persuasion politique pour rendre obligatoire la délivrance de permis nationaux conformes à l'annexe 6 dans les Parties contractantes où les permis nationaux actuellement délivrés ne sont pas conformes.</p>	<p>Coûts liés à l'incorporation de nouveaux éléments de sécurité dans le permis de conduire international.</p> <p>Les conducteurs dont le permis national n'est pas conforme à l'annexe 6 doivent s'acquitter des frais afférents à plus d'un permis pour conduire à l'étranger.</p> <p>Des coûts initiaux devront être assumés par les pays qui ne produisent pas encore de permis de conduire nationaux conformes à l'annexe 6.</p>

<i>Incidences</i>	<i>Modification de la Convention de 1968 ?</i>	<i>Promotion de l'harmonisation</i>	<i>Sécurité et prévention de la fraude</i>	<i>Acceptabilité et faisabilité</i>	<i>Coûts</i>
-------------------	--	-------------------------------------	--	-------------------------------------	--------------

Négatives

Les Parties contractantes qui ne disposent pas de permis nationaux conformes à l'annexe 6 devront délivrer des permis de ce type ou des permis internationaux conformes à l'annexe 7 (et assumer les coûts qui en découlent).

VI. 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)

39. L'option c) prévoit un permis pour un usage international, soit un permis international conforme à l'annexe 7, soit un permis national conforme à l'annexe 6 et pouvant donc être utilisé aux niveaux national et international (comme dans l'option a) et l'option b) pour les permis nationaux conformes à l'annexe 6).

40. Cette option offre une certaine marge de manœuvre aux Parties contractantes qui ne délivrent pas de permis nationaux conformes à l'annexe 6 et qui ne souhaitent pas apporter de modification à leurs permis.

Tableau 5
Résumé des incidences de l'option c)

<i>Incidences</i>	<i>Modification de la Convention de 1968 ?</i>	<i>Promotion de l'harmonisation</i>	<i>Sécurité et prévention de la fraude</i>	<i>Acceptabilité et faisabilité</i>	<i>Coûts</i>
Positives	Nécessaire pour mettre en place un permis de conduire international indépendant.	Non, car plusieurs types de permis de conduire sont prévus.	La suspension ou l'annulation du permis national n'entraîne pas l'annulation automatique du permis international.	Il faudra faire preuve de persuasion politique pour mettre en place un permis de conduire international indépendant.	Coûts de l'établissement du modèle dans lequel est délivré le permis international, si ce modèle diffère de celui du permis national.
Marge de manœuvre pour les Parties contractantes et les conducteurs.	Accord nécessaire en ce qui concerne le renforcement des éléments de sécurité et la numérisation.		Si cette option est choisie, des propositions concernant une norme internationalement reconnue devront être examinées au cours de la prochaine étape de proposition d'amendements.	Cette option peut être plus acceptable sur le plan politique, car elle permet aux Parties contractantes de continuer à utiliser leur modèle de permis national.	Les conducteurs dont le permis national n'est pas conforme à l'annexe 6 doivent s'acquitter des frais afférents à plus d'un permis pour conduire à l'étranger.
Permet d'indiquer les catégories ou restrictions nationales sur le permis national.					
La traduction des catégories figurant sur le permis international indépendant peut être utilisée.					
Nouveau permis international reconnu à l'échelle mondiale et comprenant des éléments de sécurité permettant d'améliorer la sécurité routière et de prévenir la fraude.					
Un seul permis nécessaire à l'échelle internationale.					
Un nouveau permis international sécurisé et indépendant permettra de répondre à la volonté de plus en plus forte des utilisateurs de demander leurs documents et faire les démarches					

<i>Incidences</i>	<i>Modification de la Convention de 1968 ?</i>	<i>Promotion de l'harmonisation</i>	<i>Sécurité et prévention de la fraude</i>	<i>Acceptabilité et faisabilité</i>	<i>Coûts</i>
nécessaires au moyen de services en ligne et de services numériques.					
Négatives					
Les agents de police et les prestataires de services doivent se familiariser avec plus d'un type de permis de conduire, ce qui ne complique pas davantage la situation actuelle, mais ne la rend pas plus simple non plus.					
Davantage d'activités de formation et de sensibilisation seront nécessaires pour informer les conducteurs des trois options et leur expliquer quelle combinaison de permis s'applique à quels pays visités.					

VII. Prochaines étapes

41. Les membres du WP.1 sont invités à examiner les trois options et à se prononcer sur celle qu'ils privilégient ainsi que sur l'orientation que devraient prendre les futurs travaux du groupe et la portée qu'ils devraient avoir (s'ils le souhaitent).

VIII. Ensemble de principes concernant les permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1949 sur la circulation routière

42. Comme il est indiqué dans la section « Contexte et questions à examiner », un certain nombre de Parties contractantes à la Convention de 1949 délivrent des permis de conduire internationaux au titre de la Convention de 1968 alors qu'elles n'ont adhéré qu'à la Convention de 1949.

43. *Stricto sensu*, cette approche juridique n'est pas la bonne pour les Parties contractantes à la Convention de 1949. Ces pays devraient plutôt délivrer des permis de conduire nationaux et des permis de conduire internationaux au titre, respectivement, des annexes 9 et 10 de la Convention de 1949.

44. Pour plus de clarté, le tableau récapitulatif ci-dessous indique quelle Convention est d'application (la Convention de 1949 ou celle de 1968) en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux pour les conducteurs d'un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 qui circulent dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1968, et vice-versa.

Tableau 6

Convention d'application en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux

	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 seulement</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1968 seulement</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 et à la Convention de 1968</i>	<i>Conduit dans un pays qui n'est Partie contractante ni à la Convention de 1949 ni à la Convention de 1968</i>
Conducteur originaire d'un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 seulement et qui...	La Convention de 1949 prévaut.	Aucune des deux Conventions ne prévaut. Si les gouvernements des pays concernés le souhaitent, un accord bilatéral de reconnaissance mutuelle des permis de conduire nationaux et internationaux peut être conclu.	La Convention de 1949 prévaut.	La Convention de 1949 n'est pas applicable. Si les gouvernements des pays concernés le souhaitent, un accord bilatéral de reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1949 peut être conclu.
Conducteur originaire d'un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1968 seulement et qui...	Aucune des deux Conventions ne prévaut. Si les gouvernements des pays concernés le souhaitent, un accord bilatéral de reconnaissance mutuelle des permis de conduire nationaux et internationaux peut être conclu.	La Convention de 1968 prévaut.	La Convention de 1968 prévaut.	La Convention de 1968 n'est pas applicable. Si les gouvernements des pays concernés le souhaitent, un accord bilatéral de reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1968 peut être conclu.

	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 seulement</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1968 seulement</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 et à la Convention de 1968</i>	<i>Conduit dans un pays qui n'est Partie contractante ni à la Convention de 1949 ni à la Convention de 1968</i>
Conducteur originaire d'un pays qui est Partie contractante à la Convention de 1949 et à la Convention de 1968 et qui...	La Convention de 1949 prévaut.	La Convention de 1968 prévaut.	La Convention de 1968 prévaut.	Ni la Convention de 1949 ni la Convention de 1968 ne sont applicables. Si les gouvernements des pays concernés le souhaitent, un accord bilatéral de reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1949 et à la Convention de 1968 peut être conclu.
Conducteur originaire d'un pays qui n'est Partie contractante ni à la Convention de 1949 ni à la Convention de 1968 et qui...			Ni la Convention de 1949 ni la Convention de 1968 ne sont applicables. Ce pays n'est pas tenu de délivrer des permis de conduire nationaux ou internationaux au titre de l'une ou l'autre Convention. Ce pays devrait être encouragé à adhérer à l'une des deux Conventions ou, de préférence, à la Convention de 1968. Après adhésion, la nouvelle Partie contractante devrait délivrer le permis de conduire national et le permis de conduire international appropriés au titre de la Convention qui prévaut.	

45. Il est plus complexe de modifier la Convention de 1949 ou d'en actualiser les annexes 9 et 10 (de façon à ce qu'elles soient compatibles avec les annexes 6 et 7, respectivement, de la Convention de 1968) en raison des prescriptions de la Convention de 1949 relatives aux propositions de modification.

46. Compte tenu de cette difficulté, le groupe informel propose que les Parties contractantes à la Convention de 1968 adoptent les principes suivants (qui pourraient constituer la base d'une future proposition de modification de la Convention de 1968) :

a) Accepter comme valides pour les déplacements internationaux les permis de conduire nationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la base des dispositions de la Convention de 1968 relatives au permis de conduire national (c'est-à-dire de l'annexe 6) ;

b) Accepter comme valides pour les déplacements internationaux les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la base des dispositions relatives au permis de conduire international de la Convention de 1949 (c'est-à-dire de l'annexe 10) ou de la Convention de 1968 (c'est à dire de l'annexe 7).