



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

Genève, 19-23 mars 2018

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

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

1. À 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, avec l'appui du secrétariat, à établir pour la présente session 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. Entre septembre et décembre 2017, le groupe informel d'experts a bien avancé dans la rédaction du document demandé. Il s'est également réuni pour discuter et s'accorder sur le texte soumis dans le présent document (qui 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).



5. Il sera nécessaire d'organiser d'autres réunions au début de 2018 pour parvenir à un consensus sur une analyse et une comparaison détaillées des options en vue de compléter la proposition soumise au WP.1. Le groupe informel soumettra un document officiel comprenant toutes ces composantes à la session de septembre 2018 afin que le WP.1 puisse prendre une décision.

I. Contexte et questions à examiner

6. 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 à sa soixante-quatrième session. La demande initiale du WP.1 visait à ce 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 achevés par l'établissement d'une brochure sur les catégories de permis de conduire internationaux, qui était en cours de traduction dans les six langues officielles de l'ONU au moment de la rédaction du présent document.

7. 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, elles 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 ;

c) Le modèle de permis de conduire international (tel que 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 et pas de pictogrammes ;

d) Les spécifications relatives aux langues dans lesquelles le modèle 3 (page de gauche) doit impérativement être traduite 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. 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 doit pas 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

8. 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, les permis de conduire internationaux délivrés actuellement par des organismes non gouvernementaux (qu'ils le soient en vertu de la Convention de 1949 ou de la Convention de 1968) présentent les limitations ci-après :

a) Les documents ne comprennent aucun élément de sécurité et peuvent être faciles à copier ou à modifier. Par suite, il est 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 dans lequel on puisse 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.

9. Les débats 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) ?

10. 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

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

12. L'annexe I contient les articles et les annexes de la Convention de 1968 relatifs aux permis de conduire nationaux et aux permis de conduire internationaux.

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 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 (www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-SEPT-2017-Presentation-1e.pdf).

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

13. 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.

14. 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.

15. 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 conforme à l'annexe 6

16. Comme c'est le cas pour l'option a) ci-dessus, 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 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)

17. 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).

18. 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

19. Le groupe d'experts recommande d'examiner les considérations suivantes qui pourraient éventuellement servir de principes directeurs pour choisir la meilleure option ou le meilleur système pour l'avenir :

A. Harmonisation

20. 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.

21. Dans le mémorandum explicatif⁷, 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 ».

22. 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.

B. Prévention de la fraude et sécurité

23. La prévention de la fraude est 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.

24. 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.

C. Acceptabilité et faisabilité pour les Parties contractantes

25. L'acceptabilité et la faisabilité des options proposées pour les 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.

26. Malgré l'attrait d'un système simple de permis de conduire unique (qui existe depuis 1968), il faudra faire preuve de persuasion politique pour réformer un système qui repose encore largement sur l'usage de deux permis (à savoir le permis de conduire international accompagné du permis de conduire national) dans de nombreuses Parties contractantes.

27. À l'inverse, la mise en place d'un permis 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 accompagnée d'un permis de conduire national. Toutefois, il arrive souvent que les Parties contractantes conseillent aux conducteurs de joindre leur permis de conduire national à leur permis de conduire international. Ces Parties contractantes savent qu'elles n'en ont pas l'obligation légale, mais leur but est d'éviter que leurs citoyens aient des difficultés avec les forces de l'ordre à l'étranger en raison d'une éventuelle méconnaissance de la loi.

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

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

28. Comme 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.

29. *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.

30. 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.

	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante uniquement à la Convention de 1949</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante uniquement à la Convention de 1968</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 uniquement à la Convention de 1949 et qui...	La Convention de 1949 prévaut.	Aucune des deux Conventions ne prévaut. Un accord bilatéral entre les gouvernements des pays concernés est nécessaire pour assurer la reconnaissance mutuelle des permis de conduire nationaux et internationaux.	La Convention de 1949 prévaut.	La Convention de 1949 n'est pas applicable. Un accord bilatéral entre les gouvernements des pays concernés est nécessaire pour assurer la reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1949.
Conducteur originaire d'un pays qui est Partie contractante uniquement à la Convention de 1968 et qui...	Aucune des deux Conventions ne prévaut. Un accord bilatéral entre les gouvernements des pays concernés est nécessaire pour assurer la reconnaissance mutuelle des permis de conduire nationaux et internationaux.	La Convention de 1968 prévaut.	La Convention de 1968 prévaut.	La Convention de 1968 n'est pas applicable. Un accord bilatéral entre les gouvernements des pays concernés est nécessaire pour assurer la reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1968.

	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante uniquement à la Convention de 1949</i>	<i>Conduit dans un pays qui est Partie contractante uniquement à la Convention de 1968</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. Un accord bilatéral entre les gouvernements des pays concernés est nécessaire pour assurer la reconnaissance des permis de conduire nationaux ou internationaux délivrés par la Partie contractante à la Convention de 1949 et à la Convention de 1968.
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.			

31. 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.

32. C'est pourquoi le groupe informel propose que les Parties contractantes à la Convention de 1949 adoptent les principes suivant (qui pourrait 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 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 de la Convention de 1968 relatives au permis de conduire international (c'est-à-dire l'annexe 7).