



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante et unième session**

Genève, 21-23 mars 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière**Propositions d'amendements et d'ajouts à la Convention de 1968 sur la circulation routière relatives aux permis de conduire nationaux et internationaux et aux catégories de véhicules pour lesquelles les permis peuvent être valables****Communication de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)¹**

1. Comme suite aux débats qui ont eu lieu à la cinquante-neuvième session au sujet de la délivrance et de la validité des permis de conduire internationaux, on trouvera dans le présent document, pour examen à la soixante et unième session, une proposition dont l'objet est le suivant:
2. Adopter la technologie moderne pour les modèles de permis de conduire nationaux et internationaux, sur la base des normes internationales publiées;
3. Rendre les catégories de véhicules uniformes et conformes, en définissant de grandes catégories, générales et obligatoires, et en laissant aux pays membres la possibilité de définir des sous-catégories facultatives pour les permis de conduire nationaux, sur la base des normes internationales publiées.

I. Contexte

4. D'après le rapport de la cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.1/127), bien qu'elle ait été débattue précédemment, notamment au sein d'un petit groupe d'experts créé à cette fin, le Groupe de travail a étudié la question en détail sans trouver de solution claire,

¹ Le présent document a été soumis tardivement en raison de retards de traitement.

en raison de l'ampleur du problème. Plusieurs exemples ont été évoqués: la plupart des permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1949 sont faux, des Parties contractantes à la Convention de 1949 délivrent des permis de conduire internationaux conformes à la Convention de 1968 alors qu'elles n'en ont pas le droit, des permis de conduire internationaux factices peuvent être achetés aisément en ligne, etc.

5. Plusieurs solutions possibles ont été proposées: modifier la Convention de 1949 afin de l'aligner sur la Convention de 1968, demander aux Parties contractantes à la Convention de 1949 de déclarer officiellement qu'elles acceptent les permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1968, attirer l'attention des Parties contractantes aux deux Conventions sur le fait qu'elles doivent s'acquitter de leurs obligations, ou encore demander aux Parties contractantes à la Convention de 1968 de reconnaître les permis de conduire nationaux.

6. Il a également été suggéré que le permis de conduire international devienne un document bien plus sûr. Par ailleurs, même la version révisée du permis de conduire international est peu pratique et le Groupe de travail devrait s'efforcer une fois encore de le rendre plus simple et d'un usage plus facile.

7. En conclusion, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer des lettres: i) priant instamment toutes les Parties contractantes aux Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière de faire en sorte que leurs permis de conduire internationaux soient conformes aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière (version consolidée); et ii) priant instamment en particulier les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière d'accepter et de reconnaître les permis de conduire internationaux conformes au modèle établi dans la Convention de 1968 sur la circulation routière (version consolidée).

Exemples de permis de conduire internationaux délivrés dans le monde



8. En outre, la troisième Directive sur les permis de conduire publiée par la Communauté européenne (Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006) a établi de nouvelles catégories de véhicules et a apporté un certain nombre de modifications aux définitions des catégories existantes qui se traduisent par des différences considérables avec les définitions énoncées dans la (les) Convention(s).

9. La proposition ci-après a ainsi pour objet de régler les problèmes susmentionnés et d'instaurer un mécanisme et une procédure visant à maintenir les modèles et les définitions des catégories de véhicules en conformité avec les modifications apportées dans le monde, sans qu'il soit nécessaire d'adopter systématiquement des amendements à l'une ou l'autre des Conventions ou aux deux.

II. Description des problèmes

A. Modèle de permis

10. Les Conventions de l'ONU de 1949 (Genève) et de 1968 (Vienne) relatives à la sécurité routière prévoient un permis de conduire international et un permis de conduire national.

11. Le permis de conduire international tient lieu de moyen de reconnaissance mutuelle dans la mesure où il est délivré par l'administration compétente du pays d'origine du titulaire en vue de demander à un autre pays ayant ratifié les Conventions de permettre audit titulaire d'utiliser un véhicule automobile appartenant à l'une des catégories autorisées dans certaines conditions et sous certaines réserves. Il s'agit essentiellement d'une traduction du permis de conduire national dans une présentation uniformisée convenue à l'échelle mondiale, de sorte que le permis puisse être reconnu et accepté partout dans le monde conformément aux dispositions des Conventions. Sur le permis de conduire international, une rubrique est en outre prévue pour qu'une administration compétente puisse indiquer que le titulaire n'est pas autorisé à conduire dans le pays visé.

12. Un permis de conduire ayant une présentation uniformisée convenue à l'échelle mondiale est nécessairement un document lisible sans aide dont les caractéristiques sont les suivantes:

- a) Il comporte suffisamment de renseignements pour permettre d'identifier son titulaire;
- b) Il ne peut pas être contrefait aisément;
- c) Il est protégé contre l'altération.

13. Dans le contexte actuel de liberté de circulation dans le monde entier, les systèmes de gestion de permis de conduire modernes nécessitent des prescriptions supplémentaires tendant à faciliter l'introduction et l'utilisation de technologies informatiques de stockage, de recherche, de lecture et de vérification, lesquelles n'ont pas été prévues dans les Conventions de l'ONU.

14. Afin d'atteindre le plus haut niveau d'harmonisation et d'interopérabilité à l'échelle mondiale, il faut établir des normes. En effet, celles-ci permettent de mettre en œuvre des moyens communs d'accès à l'information sans aide, mais aussi de stockage, de recherche, de lecture et de vérification de données fondés sur des technologies de stockage ISO intégrées au document servant de permis de conduire.

15. S'agissant du permis de conduire international actuel, les problèmes et préoccupations qui ont été signalés sont les suivants:

- a) Il est facile de copier, d'altérer ou d'imiter le permis et il est difficile pour les services de police de faire la différence entre un faux permis et un permis authentique;

b) Un grand nombre d'autorités non gouvernementales délivrant des permis de conduire internationaux n'interrogent pas leurs homologues gouvernementaux respectifs afin de déterminer si le permis de conduire national présenté est toujours valable et actuel;

c) Il n'existe aucun registre ou répertoire dans lequel on puisse rechercher les coordonnées d'un organisme national compétent en vue de demander ou d'échanger des renseignements permettant de vérifier la validité d'un permis de conduire national qui a été présenté;

d) Sous sa forme actuelle, le permis de conduire international n'est pas pourvu des technologies informatiques de stockage de données de l'Organisation internationale de normalisation (ISO);

e) La suspension ou l'annulation d'un permis de conduire national devrait entraîner automatiquement la suspension ou l'annulation du permis de conduire international. Toutefois, le régime actuel ne facilite pas la mise en œuvre de cette disposition;

f) Le titulaire d'un permis de conduire international peut contourner une interdiction mentionnée sur son permis original en obtenant un nouveau permis;

g) La validité du permis de conduire international est actuellement limitée à un maximum de un à trois ans, en fonction de la Convention de l'ONU qui est appliquée.

16. Il fut un temps où les Conventions comportaient des dispositions relatives à un ensemble de données type (renseignements) et un format obligatoires pour le permis de conduire national comme pour le permis international. Par la suite, en 1990, la prescription obligatoire de la Convention relative au format du permis de conduire national a été annulée, car certains pays s'apprêtaient à délivrer ce permis sous la forme d'une carte au format ISO ID-1.

B. Catégories de véhicules

17. La troisième Directive de la Communauté européenne sur les permis de conduire a notamment pour objet d'introduire de nouvelles catégories de véhicules et d'apporter des modifications aux définitions des catégories existantes dans la (les) Convention(s), comme suit:

Catégories obligatoires

<i>Code</i>	<i>Définition dans la Convention de l'ONU (selon l'amendement de 2006 applicable à compter du 29 mars 2011)</i>	<i>Définition dans la troisième Directive de la CE</i>
A	Motocycles	Motocycles avec ou sans side-car <u>et tricycles à moteur (et quadricycles)^c</u>
B	Automobiles autres que celles de la catégorie A, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et dont le nombre de <u>places assises</u> , outre la <u>place du conducteur</u> , n'excède pas huit; ou automobiles de la catégorie B attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg; ou automobiles de la catégorie B attelées d'une remorque dont la masse	Les automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum, outre le <u>conducteur</u> ; une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg peut être attelée aux

Code	Définition dans la Convention de l'ONU (selon l'amendement de 2006 applicable à compter du 29 mars 2011)	Définition dans la troisième Directive de la CE
	maximale autorisée excède 750 kg sous réserve qu'elle n'excède pas la masse à vide de l'automobile et que le total des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés n'excède pas 3 500 kg.	automobiles de cette catégorie. <u>Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie, sous réserve que, après que le conducteur a suivi une formation et réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4 250 kg^d.</u>
C	Automobiles autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg; ou automobiles de la catégorie C attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	Automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg <u>et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;</u> aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
D	Automobiles affectées au transport de personnes ayant plus de huit <u>places assises</u> , outre la <u>place du conducteur</u> ; ou automobiles de la catégorie D attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	Automobiles conçues et construites pour le transport de plus de huit <u>passagers outre le conducteur</u> ; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
BE	Automobiles de la catégorie B attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg ainsi que la masse à vide de l'automobile; ou automobiles de la catégorie B attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg et dont l'ensemble des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés <u>excède 3 500 kg</u> .	Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule automobile de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée <u>n'excède pas 3 500 kg</u> .

<i>Code</i>	<i>Définition dans la Convention de l'ONU (selon l'amendement de 2006 applicable à compter du 29 mars 2011)</i>	<i>Définition dans la troisième Directive de la CE</i>
CE	Automobiles de la catégorie C attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.	Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie C ci-dessus et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.
DE	Automobiles de la catégorie D attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.	Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

^a Les pictogrammes du tableau ci-dessus sont présentés à titre d'exemples. De petites différences sont admises pour les pictogrammes utilisés par les autorités qui délivrent les permis.

^b La «masse maximale autorisée» d'un véhicule désigne la masse du véhicule et sa charge maximale lorsqu'il est en ordre de marche (poids maximum autorisé).

^c La mention entre parenthèses est incluse dans le cas où la catégorie facultative B1 n'est pas définie.

^d Cette autorisation doit être signalée par approbation du permis de conduire international avec le code 96.

Sous-catégories facultatives

<i>Code</i>	<i>Définition dans la Convention de l'ONU</i>	<i>Définition dans la troisième Directive de la CE</i>
AM	NON DÉFINIE	Véhicules légers à deux roues ou à trois roues et quadricycles légers ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.
A1	Motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm ³ et d'une puissance n'excédant pas 11 kW (motocycles légers).	Motocycles et <u>tricycles à moteur</u> légers, d'une cylindrée maximale de xxx^b cm ³ et d'une puissance maximale de xx^b kW, avec ou sans side-car dans le cas des motocycles.
A2	NON DÉFINIE	Motocycles de moyenne cylindrée, d'une cylindrée maximale de xxx^b cm ³ et d'une puissance maximale de xx^b kW, avec ou sans side-car.
B1	Tricycles et quadricycles à moteur.	Quadricycles à moteur.

<i>Code</i>	<i>Définition dans la Convention de l'ONU</i>	<i>Définition dans la troisième Directive de la CE</i>
CI	Automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg sans excéder 7 500 kg; ou automobiles de la sous-catégorie C1 attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	Automobiles autres que celles de la catégorie D et dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg, <u>conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur</u> ; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
D1	Automobiles utilisées pour le transport de personnes et dont le nombre de <u>places assises</u> excède huit, outre la <u>place du conducteur</u> , sans excéder 16 places assises, outre la place du conducteur; ou automobiles de la sous-catégorie D1 attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	Automobiles conçues et construites pour le transport d'au maximum 16 <u>passagers</u> outre le conducteur et ayant une longueur maximale de huit mètres; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
C1E	Automobiles de la sous-catégorie C1 attelées d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve qu'elle n'excède pas la masse à vide de l'automobile et que le total des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés n'excède pas 12 000 kg.	Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules de la sous-catégorie C1 ci-dessus composés d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg. Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque dont la masse autorisée excède 3 500 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg.
D1E	Automobiles de la sous-catégorie D1 attelées d'une remorque, ne servant pas au transport de personnes, dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve qu'elle n'excède pas la masse à vide de l'automobile et que le total des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés n'excède pas 12 000 kg.	Sans préjudice des règles d'homologation, automobiles de la sous-catégorie D1 ci-dessus couplées à une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

^a Les pictogrammes du tableau ci-dessus sont présentés à titre d'exemples. De petites différences sont admises pour les pictogrammes utilisés par les autorités qui délivrent les permis.

^b Le nombre maximal de centimètres cubes, de kilowatts, de kilogrammes ou de sièges pour chaque sous-catégorie du tableau doit être déterminé par l'autorité qui délivre les permis et noté sur la carte.

^c La mention entre parenthèses est facultative.

La sous-catégorie A2 ne doit être utilisée que si la sous-catégorie A1 existe.

Utiliser la sous-catégorie B1 ou B2.

18. La troisième Directive de la Communauté européenne sur les permis de conduire prévoit en outre l'introduction d'un microprocesseur optionnel dans le nouveau modèle de permis de conduire sous forme de carte plastifiée, qui devrait permettre aux États membres d'améliorer encore le niveau de protection contre la fraude. Les États membres devraient avoir la possibilité d'inclure des données nationales dans le microprocesseur à condition que cela n'interfère pas avec les données généralement accessibles. Les prescriptions techniques du microprocesseur devraient être fixées par la Commission, assistée par le comité pour le permis de conduire.

III. Proposition

19. Le permis de conduire est un document qui confirme la capacité de son titulaire à conduire un véhicule de façon sûre dans la circulation. Il certifie que le titulaire a été soumis à une épreuve par une autorité compétente, a été déclaré apte et est autorisé à conduire les véhicules de la catégorie (dimensions et type) indiquée sur le permis, dans les conditions mentionnées sur ce dernier (à condition de porter des lunettes ou des lentilles de contact, par exemple).

20. La confirmation que le permis a été délivré au titulaire par l'autorité désignée sur le permis est une information indispensable aux services de police et aux fins de la reconnaissance par une autre autorité.

21. L'intégrité du permis de conduire a donné lieu à d'autres usages de ce document au fil du temps. Dans certains pays, celui-ci est devenu de facto le document d'identité aux fins des opérations financières et du passage des frontières, pour ne citer que ces deux exemples.

22. La norme ISO/CEI 18013 relative aux technologies de l'information, à l'identification des personnes et au permis de conduire conforme à l'ISO (norme en plusieurs parties) est le fruit d'une initiative conjointe de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et de la Commission électrotechnique internationale (CEI)² visant à élaborer une norme internationale pour les permis de conduire, l'objectif étant de permettre la délivrance d'un seul document qui servirait à la fois de permis de conduire international et de permis de conduire national. De plus, la norme facilite l'harmonisation et l'interopérabilité des permis de conduire à l'échelle mondiale.

Cette norme comporte quatre parties:

Partie 1: Caractéristiques physiques et jeu de données de base (2005)

23. Cette partie établit un jeu de données minimal obligatoire, les catégories de véhicules obligatoires, ainsi que les catégories facultatives que peuvent adopter les autorités délivrant les permis de conduire, une présentation commune visant à faciliter la reconnaissance et des critères de sécurité minimaux. Des éléments de données

² La norme ISO/CEI 18013 a été élaborée par le Groupe de travail ISO/IEC JTC1/SC17/WG10, qui comprend des membres représentant les administrations concernées et l'industrie. JTC 1 – Joint Technical Committee of ISO & IEC: Information Technology (Comité technique mixte ISO/CEI: Technologies de l'information); SC17 – Subcommittee 17: Cards & Personal Identification (Sous-comité 17: Identification des cartes et des personnes); WG10 – Working Group 10: ISO Compliant Driving Licence (Permis de conduire pour véhicule à moteur et documents associés).

supplémentaires facultatifs sont également prévus (pour les besoins nationaux, régionaux ou d'une collectivité particulière).

Partie 2: Technologies lisibles par une machine (2008)

24. Cette partie contient des prescriptions relatives à l'incorporation des technologies de lecture de données par une machine aux permis de conduire conformes à la norme ISO (ISO-compliant driving licence – IDL).

25. Le stockage des données IDL sous une forme lisible par une machine facilite les échanges internationaux en accélérant la saisie des données et en éliminant les erreurs de transcription. Il contribue ainsi à l'automatisation et à l'accélération des tâches exécutées dans le cadre des contrôles de police notamment.

26. Cette partie de la norme permet en outre aux autorités qui délivrent les permis de définir certaines données lisibles par une machine pour leurs besoins nationaux. Les échanges internationaux étant mis à part, l'utilisation d'un permis de conduire IDL en tant que permis de conduire national autorise la standardisation à l'échelon national. Elle permet également de mettre en place une infrastructure nationale pour le traitement des permis IDL délivrés par d'autres autorités.

Partie 3: Contrôle d'accès, authentification et validation d'intégrité (2009)

27. Cette partie contient des prescriptions concernant la mise en œuvre de mécanismes de contrôle d'accès aux données enregistrées sur le permis IDL sous une forme lisible par une machine, la vérification de l'origine du permis et la confirmation de l'intégrité des données.

28. Certaines technologies de lecture de données par une machine présentent le risque d'une lecture des données à l'insu du titulaire de la carte ou d'autres types d'accès non autorisés (par des entités autres que les autorités qui délivrent les permis ou les services de police). Le contrôle de l'accès aux données IDL stockées sous une forme lisible par une machine permet de protéger les données enregistrées sur la carte de toute lecture à distance par des moyens électroniques, à l'insu du titulaire de la carte.

29. La découverte de permis de conduire falsifiés ou d'altérations des données lisibles sans aide sur des permis de conduire authentiques est un problème majeur pour les services de police, à l'échelon national comme dans le contexte des échanges internationaux. La vérification de l'authenticité d'un permis IDL et la confirmation de l'intégrité des données enregistrées sur ce dernier permet aux autorités responsables des permis de conduire et du maintien de l'ordre public de distinguer les permis IDL authentiques des permis falsifiés ou altérés.

Partie 4: Méthodes d'essai (en cours d'élaboration)

30. Lorsqu'elle sera publiée, cette partie contiendra des prescriptions relatives aux essais de conformité des technologies de lecture de données par une machine et des mécanismes de contrôle d'accès aux données, respectivement décrits dans les parties 2 et 3.

31. D'un point de vue pratique, la norme ISO/CEI 18013 présente plusieurs avantages. C'est une norme commune sur laquelle se fondent les échanges régionaux et nationaux de renseignements sur les permis de conduire. En outre, dans le monde d'aujourd'hui où les conducteurs franchissent régulièrement des frontières nationales, c'est une plate-forme commune pour l'accès à des renseignements lisibles sans aide ainsi que le stockage, la recherche, la lecture et la vérification de données à l'aide d'une machine.

32. S'agissant de la réglementation sur les catégories de véhicules et les données, la partie 1 de la norme ISO/CEI 18013 est conforme aux dispositions des Conventions de

Genève et de Vienne et des Directives de la Communauté européenne sur les permis de conduire. La norme quant à elle est modulaire et permet aux autorités qui délivrent les permis d'appliquer la partie 1 seulement, ou cette partie avec d'autres parties, et d'introduire des options (pour accroître la sécurité, par exemple) à des fins nationales sans mettre en cause la conformité à la norme.

33. Le comité pour le permis de conduire de la Commission européenne a adopté la norme ISO/CEI 18013 en tant que norme de référence pour établir les prescriptions techniques relatives au microprocesseur incorporé au permis de conduire au format ID-1 dans la troisième Directive.

34. La norme ISO/CEI 18013 établit un permis de conduire conforme à l'ISO (ISO-compliant driving licence – IDL) qui fait office à la fois de permis international et de permis national. Les travaux techniques réalisés par l'ISO et la CEI aux fins de la publication de cette norme peuvent également être mis à profit par le WP.1 au moyen d'un amendement aux annexes de la Convention visant à faire référence à la norme pour les éléments ci-après:

- a) La présentation du permis de conduire national (annexe 6);
- b) La présentation du permis de conduire international (annexe 7);

sans modifier les dispositions réglementaires concernant:

- a) Les catégories de véhicules;
- b) Les données qui doivent être visibles sur le document et stockées dans ce dernier sous forme électronique, lisible par une machine.
