



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/20  
25 janvier 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Trente-sixième session, 3-6 avril 2001,  
point 3 b) ii) de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION  
ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE  
DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT,  
ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

**Utilisation de téléphones mobiles en conduisant**

Transmis par le groupe restreint

Documents : TRANS/WP.1/2000/21 et 42; TRANS/WP.1/74, par. 21 et 22;  
TRANS/WP.1/2001/4

1. RAPPEL
  - 1.1 Le téléphone mobile, invention relativement récente, est maintenant utilisé dans le monde entier. Il suscite un engouement quasiment inégalé dans le domaine des appareils électroniques de communication. Pratique et facile à transporter, il fait désormais partie du quotidien pour une frange importante de la population, et ce dans le monde entier.
  - 1.2 L'utilisation de téléphones mobiles à bord de véhicules, en particulier par les conducteurs eux-mêmes, est la conséquence logique de l'utilité et du caractère pratique de ces appareils. Elle n'est cependant pas sans créer de nouveaux problèmes, principalement en termes de perte de vigilance et de manque d'attention, dont les répercussions sur le plan de la sécurité routière ne doivent pas être négligées.

## 2. TRAVAUX RÉALISÉS À CE JOUR PAR LE WP.1

- 2.1 Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a pris note de la question à ses trente-quatrième et trente-cinquième sessions (avril et octobre 2000), lors desquelles des informations verbales ont été fournies par les délégations. Deux documents de synthèse (TRANS/WP.1/2000/21 et 42) ont été publiés.
- 2.2 Le secrétariat a pris contact avec la Commission européenne et a été informé qu'aucune disposition n'existait au niveau de cette dernière. La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a également informé le secrétariat qu'elle avait transféré cette question, entre autres, à la CEE et qu'en conséquence, elle n'avait plus traité le sujet depuis.
- 2.3 Le Groupe de travail a été informé que la CEMT avait l'intention de se pencher à nouveau sur la question, mais probablement pas avant 2003. Le Groupe de travail a donc décidé de constituer un groupe restreint (Allemagne, Espagne, Israël, Roumanie, sous la présidence d'Israël) qui serait chargé de rédiger un document pour sa prochaine session, lequel définirait le problème et proposerait des moyens d'action. Il a en outre décidé de limiter pour l'heure ses travaux aux téléphones mobiles et de ne pas les étendre aux autres dispositifs télématiques.
- 2.4 Le présent document rappelle en détail la façon dont les téléphones mobiles peuvent être utilisés en conduisant et dresse la liste des problèmes particuliers que cela pose. Il énumère et explicite ensuite les initiatives prises à ce jour par les gouvernements en la matière. Il énonce enfin les possibilités d'action et les questions à traiter par le WP.1.
- 2.5 La question est à l'ordre du jour de la trente-sixième réunion du Groupe de travail, qui se tiendra du 3 au 6 avril 2001.

## 3. ÉNONCÉ DES PROBLÈMES

L'utilisation au volant de téléphones mobiles peut entraîner huit types de problèmes en termes de sécurité routière :

- 3.1 Le fait de tenir un téléphone mobile non équipé d'un dispositif "mains libres" occupe une main, ce qui est en soi au détriment de la sécurité routière.
- 3.2 La perte de vigilance du conducteur est indiscutable. Le manque d'attention du conducteur engagé dans une conversation téléphonique peut créer des situations dangereuses.
- 3.3 Interactif par définition, le téléphone mobile peut conduire l'utilisateur (le conducteur) à se lancer dans d'autres activités SIMULTANÉES (lecture, écriture, recherche, etc.), au détriment de la sécurité routière.
- 3.4 Le préjudice quantitatif réel (de l'utilisation de téléphones mobiles) porté à la qualité de conduite est difficile à évaluer.

- 3.5 Il est relativement aisé de s'apercevoir qu'un conducteur se sert d'un téléphone mobile classique. En revanche, il est généralement presque impossible de déterminer avec certitude qu'un individu utilise un téléphone mobile en mode "mains libres". Même le fait qu'un conducteur remue les lèvres ne prouve pas que celui-ci agit de façon répréhensible.
- 3.6 Selon toute probabilité, il sera extrêmement difficile de condamner quelqu'un pour utilisation d'un téléphone mobile avec fonction "mains libres". Le taux d'acquittements devrait donc être élevé.
- 3.7 Les innovations technologiques suivent actuellement un rythme si soutenu que toute législation portant sur des dispositifs spécifiques devient rapidement obsolète et inefficace. Pour autant, les formulations générales du type "maîtrise totale du véhicule en toute circonstance" sont clairement insuffisantes pour fonder des poursuites et une condamnation et elles peuvent être aisément éludées, entraînant de longs débats judiciaires.
- 3.8 À ce stade, il est difficile de lier clairement un accident de la route à l'utilisation d'un téléphone mobile, à moins que des témoins n'attestent de façon valable et crédible l'utilisation d'un tel appareil. Même dans ce cas, il reste difficile de prouver devant un tribunal la relation causale directe entre l'utilisation de l'appareil par le conducteur et son incapacité à maîtriser son véhicule et à éviter l'accident.

#### 4. MESURES À PRENDRE

- 4.1 Les documents mentionnés plus haut contiennent les réponses de 25 pays relatives à leurs dispositions légales régissant l'utilisation de téléphones mobiles au volant. Les premiers résultats de l'enquête sont présentés ci-dessous.

##### 4.2 Réglementation indirecte

Tous les pays laissent entendre que leur législation régit indirectement l'utilisation des téléphones mobiles. Le conducteur doit obligatoirement "accorder une attention totale à la route et à la circulation et maîtriser son véhicule à tout moment". Ce libellé général n'interdit pas en soi l'utilisation de téléphones mobiles. Dans 13 des 25 pays, il n'est ainsi pas fait expressément référence aux téléphones mobiles (Arménie, Bulgarie, Espagne, Finlande, France, Géorgie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Royaume-Uni, Russie, Suède et Ukraine).

##### 4.3 Interdiction de l'utilisation de téléphones mobiles, à l'exception de ceux munis d'un dispositif "mains libres"

Dix pays ont spécifiquement interdit l'utilisation de téléphones mobiles au volant, excepté en mode "mains libres" (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Hongrie, Lettonie, Norvège, Portugal, République tchèque et Suisse).

4.4 Restrictions plus strictes

Un pays (Israël) autorise l'utilisation de téléphones mobiles à condition que le conducteur "utilise un microphone intégré au véhicule" (l'application des textes précédemment en vigueur s'était avérée trop difficile).

4.5 Interdiction totale

Un pays (Slovaquie) interdit apparemment toute utilisation de téléphones mobiles au volant.

5. MESURES À PRENDRE PAR LE WP.1

On trouvera ci-après les différentes solutions que le WP.1 peut envisager concernant l'utilisation de téléphones mobiles au volant.

5.1 Ne pas traiter de la question

Le WP.1 pourrait décider de ne pas traiter de la question dans l'immédiat, dans la mesure où les arguments étayant la nécessité de le faire ne sont pas suffisants. Une autre raison de ne pas prendre de mesures immédiatement est que l'on peut s'attendre à ce que l'éventail des instruments de communication et de navigation susceptibles de provoquer un manque d'attention des conducteurs dans les véhicules s'élargisse au cours des prochaines années. Il pourrait donc être judicieux de traiter de la question globale des instruments d'information embarqués interférant avec la conduite plutôt que de chacun d'entre eux pris isolément.

5.2 Disposition générale

Le WP.1 pourrait adopter une décision visant à interdire l'utilisation de téléphones mobiles au volant excepté si cette utilisation ne requiert pas de se servir de ses mains (sauf pour activer ou désactiver l'appareil). Tel est l'objectif commun des législations adoptées dans les pays qui ont spécifiquement abordé la question de l'utilisation des téléphones mobiles.

5.3 Disposition spécifique

Le WP.1 pourrait adopter une résolution plus restrictive interdisant l'utilisation des téléphones mobiles, excepté ceux intégrés au véhicule. Il deviendrait alors clairement illégal de tenir un téléphone mobile entre la tête et l'épaule. L'utilisation d'écouteurs, de quelque type que ce soit, serait également prohibée.

5.4 Interdiction totale de l'utilisation des téléphones mobiles

Le WP.1 pourrait prendre la décision courageuse de reconnaître que le vrai problème ne tient pas au fait que le conducteur ait une main en moins sur le volant, mais que la menace réelle du point de vue de la sécurité routière est l'incontestable perte de vigilance et le manque d'attention de celui-ci lorsqu'il utilise un téléphone mobile.

Dans ces circonstances, le WP.1 pourrait adopter une résolution interdisant l'utilisation de tout type de téléphone mobile au volant.

Que les mesures soient audacieuses ou non, il faut toutefois être conscient du fait qu'il est pratiquement impossible de faire respecter une interdiction totale sauf à pouvoir compter sur la déposition d'un témoin présent à l'intérieur du véhicule, ce qui est hautement improbable.

5.5 Faut-il amender la Convention de 1968 ou la Résolution d'ensemble (R.E.1) ?

Cette question devra trouver une réponse pendant les débats que tiendra le WP.1 sur la question à sa trente-sixième session.

-----