



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/4
16 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

Note du secrétariat

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a pris note des informations communiquées par 14 États membres concernant leur législation nationale relative à l'utilisation de téléphones mobiles au volant, présentées dans le document TRANS/WP.1/2001/21. Il a en outre encouragé les autres pays à faire parvenir au secrétariat eux aussi des informations sur la question.

Les quinze réponses complémentaires ci-après ont été reçues. Il en ressort que la majorité des pays autorise uniquement l'utilisation d'appareils avec fonction "mains libres" pendant la conduite.

Autriche

Depuis le 1er juillet 1999, il est interdit d'utiliser en conduisant un téléphone sans microphone et haut-parleur. Les téléphones ne peuvent être utilisés qu'en fonction "mains libres". Le conducteur doit en effet pouvoir aisément se servir de l'appareil avec une seule main. L'objet de cette réglementation est de concentrer l'attention des conducteurs sur les conditions de circulation, c'est-à-dire d'éviter toute perte de vigilance, dans l'intérêt de la sécurité routière.

Deux types d'appareils avec fonction "mains libres" sont autorisés et disponibles en Autriche. Dans le cas des équipements fixes, le véhicule lui-même est équipé d'un haut-parleur et d'un microphone qui ne peuvent pas être déplacés. Dans le cas des dispositifs "mains libres" mobiles, le haut-parleur et le microphone sont intégrés au téléphone lui-même.

Tout contrevenant (c'est-à-dire toute personne utilisant un téléphone non équipé du dispositif "mains libres") est passible d'une amende de 300 schillings.

République tchèque

Les conducteurs ne doivent avoir à la main ni téléphone ni aucun autre dispositif de communication.

Danemark

Depuis le 1er juillet 1998, il est interdit d'utiliser en conduisant un téléphone mobile non équipé du dispositif "mains libres".

Finlande

La législation est muette au sujet de l'utilisation des téléphones mobiles au volant mais une réglementation plus générale dispose qu'aucun récepteur radio ou télévision ni aucun autre équipement de reproduction sonore ou de communication ne peuvent être utilisés au volant si cela nuit à la concentration du conducteur. La possibilité d'interdire l'utilisation de téléphones mobiles au volant si ce n'est en fonction "mains libres" est cependant envisagée depuis quelque temps.

Géorgie

Il n'existe à ce jour aucune législation ou réglementation nationale relative à l'utilisation de téléphones mobiles au volant. La généralisation de l'utilisation de ces appareils en Géorgie pose pourtant de réels problèmes de sécurité routière. Les autorités en sont conscientes et toute proposition ou synthèse des expériences d'autres pays quant à la manière de traiter la question serait la bienvenue.

Allemagne

Une disposition interdisant à tout conducteur d'utiliser un téléphone mobile ou un téléphone de voiture si, pour ce faire, il doit décrocher ou manipuler l'appareil de toute autre manière entrera en vigueur le 1er février 2001. Elle ne s'appliquera pas lorsque le véhicule est à l'arrêt ou le contact coupé.

Israël

Le droit interne autorise l'utilisation d'un téléphone mobile au volant, à condition qu'il ne soit pas tenu à la main. La loi dispose en effet que le microphone utilisé doit être un dispositif fixe intégré au véhicule.

Cette loi en vigueur fait suite à un certain nombre de versions antérieures qui ont été en vigueur par le passé et ont finalement été abandonnées du fait des améliorations techniques apportées aux équipements de communication.

La loi n'interdit pas l'utilisation d'un écouteur, à condition qu'une oreille au moins reste libre.

L'utilisation d'un microphone relié par un fil au téléphone mobile (et non intégré au véhicule) n'est pas autorisée.

L'application de ladite loi n'est pas aisée, et est rendue plus problématique encore par les fréquents progrès techniques. L'amende en cas d'infraction (délibérée) est de 750 shekels, soit environ 90 dollars, sanction jugée lourde amende en Israël.

Lettonie

L'utilisation d'un téléphone mobile au volant n'est autorisée qu'en fonction "mains libres" (le conducteur ne doit pas avoir l'appareil à la main).

Malte

Utiliser un téléphone mobile en conduisant est considéré comme une infraction en vertu des dispositions générales ci-après du Code de la route de 1994 :

"68 Un conducteur de véhicule à moteur doit être dans une position lui permettant d'avoir une maîtrise totale du véhicule...

69(3) Nul ne doit conduire un véhicule à moteur avec des écouteurs ni aucun autre dispositif analogue affectant ou susceptible d'affecter son audition."

Pologne

L'utilisation d'un téléphone mobile au volant n'est autorisée qu'en fonction "mains libres".

Portugal

Il est interdit d'utiliser un téléphone mobile en conduisant, sauf en fonction "mains libres".

Roumanie

Les dispositions du Code de la route roumain autorisent uniquement l'utilisation de systèmes de téléphonie mobile avec fonction "mains libres".

Fédération de Russie

La législation de la Fédération de Russie ne régit pas l'utilisation des téléphones mobiles. Cependant, en raison du développement rapide de ce moyen de communication et sur la base de l'expérience des autres pays, des propositions visant à amender et compléter le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation à bord des véhicules à moteur de tous les téléphones mobiles à l'exception de ceux fonctionnant en mode "mains libres" ont déjà été élaborées et soumises au Gouvernement.

Suisse

Le paragraphe 3 de l'article 31 de la loi sur la circulation routière (LCR) dispose que le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni par leur cargaison ni d'aucune autre manière.

En vertu du paragraphe 1 de l'article 3 de l'Arrêté du Conseil fédéral (ACF) concernant l'entrée en vigueur des dispositions modifiées de la LCR, le conducteur doit en outre se concentrer sur la route et sur la circulation. Au volant, il doit rester maître de son véhicule, ce qui suppose qu'il ne doit pas avoir d'autre activité simultanée susceptible d'entraver sa conduite. Il doit en outre veiller à ce que son attention ne soit pas distraite par la radio ou par d'autres systèmes sonores.

La Cour fédérale suisse a mis ces principes en pratique en 1994 en rendant une décision dans une affaire concernant l'utilisation d'un téléphone au volant. Les motifs de l'arrêté étaient les suivants :

"En vertu du paragraphe 1 de l'article 3 de l'ACF concernant l'entrée en vigueur des dispositions modifiées de la LCR, utiliser un téléphone en conduisant est une activité qui rend la maîtrise du véhicule plus difficile si elle suppose de tenir un récepteur ou un autre appareil dans une main. Cela est tout aussi valable lorsque le combiné est placé entre la tête et l'épaule du conducteur. Une simple conversation au téléphone, en revanche, ne distraît pas plus le conducteur qu'une conversation ordinaire avec des passagers."

Ce raisonnement a conduit à la conclusion que l'utilisation des dispositifs "mains libres" pouvait rester autorisée. Se référant à ladite décision de la Cour, les autorités législatives ont complété la liste des infractions passibles d'amendes – établie dans l'Ordonnance sur les amendes d'ordre – avec l'adjonction d'une nouvelle infraction pénale, intitulée "utilisation au volant d'un appareil téléphonique non équipé d'un dispositif "mains libres", et ont arrêté l'amende correspondante à 100 francs suisses. Cette nouvelle infraction se fonde directement sur le paragraphe 1 de l'article 3 de l'ACF susmentionné.

Royaume-Uni

L'utilisation de téléphones mobiles au volant n'est pas directement réglementée. Il existe cependant des dispositions en vertu desquelles les conducteurs doivent garder la maîtrise de leur véhicule en toute circonstance (Règlement sur les véhicules routiers (construction et utilisation) de 1986). Au titre de ces dispositions, un conducteur peut être poursuivi en justice et condamné, s'il est déclaré coupable, à verser une amende pouvant atteindre 2 500 livres sterling. Les forces

de police peuvent faire valoir ces dispositions lorsqu'elles aperçoivent un individu dont la conduite laisse à désirer parce qu'il utilise un téléphone. Un conducteur peut en outre être poursuivi en justice pour conduite négligente et inconsidérée, voire pour conduite dangereuse (Loi sur la circulation routière de 1988, telle que modifiée). Dans ce cas, un individu jugé coupable peut, en plus d'être condamné à verser une amende pouvant atteindre 2 500 livres sterling, se voir retirer son permis de conduire ainsi que trois à neuf points de pénalité (en cas de conduite jugée dangereuse, l'amende est illimitée et une peine d'emprisonnement jusqu'à deux ans peut être prononcée).

Les forces de police estiment actuellement que la législation existante est suffisante pour leur permettre de traiter des cas de conduite irresponsable.

Le Royaume-Uni est bien sûr préoccupé par l'utilisation de téléphones mobiles au volant. Il reconnaît toutefois que les téléphones mobiles sont très populaires et que les téléphones de voiture, s'ils sont utilisés correctement, peuvent présenter bien des avantages. C'est pourquoi il s'attache surtout, dans ses campagnes de sensibilisation, à souligner que les conducteurs ne doivent utiliser leur téléphone qu'une fois qu'ils ont trouvé un endroit sûr pour s'arrêter.

Le Royaume-Uni s'est engagé à continuer à suivre l'évolution de la question. S'il ne réussit pas à convaincre les conducteurs de s'abstenir d'utiliser leur téléphone mobile en conduisant, il lui faudra alors envisager d'adopter dans l'avenir une nouvelle législation. La politique actuelle est présentée dans le document de stratégie de sécurité routière, publié le 1er mars 2000 (voir www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/tomorrow/index.htm) (p. 31).
