

**Avant-projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention
sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la
signature le 14 janvier 2021**

I.	Note à l'attention du Conseil de gouvernement	p. 2
II.	Texte de l'avant-projet de loi	p. 4
III.	Exposé des motifs	p. 5
IV.	Commentaire de l'article unique	p. 6
V.	Fiche d'évaluation d'impact	p. 7
VI.	Fiche financière	p. 11
VII.	Texte de l'amendement	p. 12

I. Note à l'attention du Conseil de Gouvernement

Résumé de l'objet et du contenu du dossier

Le présent avant-projet de loi a pour but de ratifier l'amendement de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 pour pouvoir intégrer la conduite automatisée dans la législation nationale.

Description des modifications par rapport à la législation existante

La Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 pour déterminer à un niveau supranational les règles de circulation routière fondamentales, y compris la signalisation et les permis de conduire internationaux. La Convention a été approuvée au Luxembourg par la loi du 27 mai 1975 y relative.

L'amendement de cette Convention permettra aux États contractants d'intégrer la conduite automatisée dans leur législation nationale en fonction de leurs besoins respectifs, sans toutefois enfreindre les dispositions de la Convention.

L'élaboration, à l'époque, de règles de circulation à un niveau global a nécessairement été centrée sur le conducteur du véhicule et octroie par conséquent de nombreuses obligations à l'égard de ce dernier et exige avant tout : sa présence.

Partant, l'émergence de la conduite automatisée se voit incompatible avec la Convention, c'est pourquoi les Gouvernements de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, du Portugal, de la Suède et de la Suisse ont proposé d'amender la Convention en y ajoutant les définitions de « système de conduite automatisé » et de « contrôle dynamique » ainsi qu'un nouvel article indiquant le rôle du conducteur dans le cadre de la conduite automatisée.

Ainsi, l'obligation pour tout véhicule d'avoir un conducteur est relativisée par l'ajout d'une disposition précisant que cette condition est déjà remplie lorsqu'un système de conduite automatisée est en mode d'exécution.

Du côté technique, les véhicules équipés d'un système automatisé doivent être conformes à la législation relative à la conception des véhicules, sur laquelle se fondent généralement l'homologation de type ou l'auto certification, nationales ou internationales.

En ce qui concerne la réglementation routière, la législation nationale est applicable et son champ d'application au territoire de la Partie contractante le territoire du pays seul, à moins qu'un instrument légal supérieur ne soit en vigueur.

Compétence éventuelle d'un autre département ministériel

Sont également concernés :

- Le Ministre des Affaires étrangères et européennes

Importance particulière pour le Luxembourg

L'amendement à approuver fera en sorte qu'il sera désormais possible de compléter le Code de la route par des dispositions relatives à la conduite automatisée.

Questions à trancher respectivement des décisions à adopter

Il n'y a pas de questions à trancher.

La seule décision à adopter est l'accord avec le présent avant-projet de loi afin de pouvoir entamer la procédure de ratification.

II. Texte de l'avant-projet de loi

Avant-projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021

Article unique. Est approuvé l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021.

III. Exposé des motifs et considérations générales

Le présent avant-projet de loi a pour but de ratifier l'amendement de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée au Luxembourg par la loi du 27 mai 1975 y relative.

L'amendement de la Convention en question permettra aux États contractants d'intégrer la conduite automatisée dans leur législation nationale en fonction de leurs besoins respectifs, sans toutefois enfreindre les dispositions de la Convention.

L'élaboration, à l'époque, de règles de circulation à un niveau global a nécessairement été centrée sur le conducteur du véhicule et octroie par conséquent de nombreuses obligations à l'égard de ce dernier et exige avant tout : sa présence.

Partant, l'émergence de la conduite automatisée se voit incompatible avec la Convention, c'est pourquoi les Gouvernements de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, du Portugal, de la Suède et de la Suisse ont proposé d'amender la Convention en y ajoutant les définitions de « système de conduite automatisé » et de « contrôle dynamique » ainsi qu'un nouvel article indiquant le rôle du conducteur dans le cadre de la conduite automatisée.

Ainsi, l'obligation pour tout véhicule d'avoir un conducteur est relativisée par l'ajout d'une disposition précisant que cette condition est déjà remplie lorsqu'un système de conduite automatisée est en mode d'exécution.

Du côté technique, les véhicules équipés d'un système automatisé doivent être conformes à la législation relative à la conception des véhicules, sur laquelle se fondent généralement l'homologation de type ou l'auto certification, nationales ou internationales.

En ce qui concerne la réglementation routière, la législation nationale est applicable et son champ d'application au territoire de la Partie contractante le territoire du pays seul, à moins qu'un instrument légal supérieur ne soit en vigueur.

IV. Commentaire de l'article unique

Par l'article unique est ratifié l'amendement de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée au Luxembourg par la loi du 27 mai 1975 y relative.

V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet: Avant-projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021

Ministère initiateur: Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la mobilité et des transports

Auteur: Claude Paquet

Tél. : 247-84480

Courriel: claude.paquet@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet: L'avant-projet de loi prévoit l'approbation de l'amendement de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Ministère des Affaires étrangères et européennes

Date: 05/05/2022

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: ☐ Non: ☒
 - Citoyens: Oui: ☐ Non: ☒
 - Administrations: Oui: ☒ Non: ☐
3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.:¹☒
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues
Suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: ☒ Non: ☐
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour
et publié d'une façon régulière? Oui: ☐ Non: ☒
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou
simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration
existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: ☐ Non: ☒

¹ N.a. : non applicable.

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?
(nombre de destinataires x coût administratif³ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: ☐ Non: ☒
 - b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: ☐ Non: ☒
- Remarques/Observations:

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Remarques/Observations:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☒ Non: ☐
Si oui, expliquez pourquoi: Ces mesures législatives n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.
négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:
http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

VI. Fiche financière

Le présent avant-projet de loi a pour but de ratifier l'amendement de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée au Luxembourg par la loi du 27 mai 1975 y relative.

Il convient de noter que cet avant-projet de loi n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

VII. Texte de l'amendement



Conseil économique et social

Distr. générale
14 décembre 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Quatre-vingt-unième session
Genève, 21-25 septembre 2020

Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa quatre-vingt-unième session

Additif

Amendement à l'article premier et nouvel article 34 *bis*

Convention de 1968 sur la circulation routière



I. Amendement à l'article premier et nouvel article 34 *bis* de la Convention de 1968 sur la circulation routière

Amendement à l'article premier :

Ajouter deux nouvelles définitions, « ab » et « ac », comme suit :

ARTICLE PREMIER

Définitions

ab) Le terme « système de conduite automatisé » désigne un dispositif associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon ininterrompue.

ac) Le terme « contrôle dynamique » désigne l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Il s'agit notamment du contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, de la surveillance de la route, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.

Ajout du nouvel article 34 *bis* :

Ajouter le nouvel article 34 *bis*, comme suit :

ARTICLE 34 *bis*

Conduite automatisée

L'exigence selon laquelle tout véhicule ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur est réputée satisfaite lorsque le véhicule utilise un système de conduite automatisé qui est conforme :

- a) À la réglementation technique nationale, et à tout instrument juridique international applicable, concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues ;
- b) À la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

Le champ d'application du présent article est limité au territoire de la Partie contractante où s'appliquent la réglementation technique nationale et la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

II. Justification fournie par les Gouvernements de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la France, du Luxembourg, du Portugal, de la Suède et de la Suisse

1. L'amendement qu'il est proposé d'apporter à la Convention sur la circulation routière de 1968 vise à ajouter deux nouvelles définitions à l'article premier et un nouvel article 34 *bis*.
2. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a souligné que les véhicules utilisant des systèmes de conduite automatisés étaient susceptibles d'améliorer la sécurité routière.
3. L'amendement qu'il est proposé d'apporter à la Convention de 1968 atteint l'objectif commun de permettre aux Parties contractantes à la Convention d'adopter une démarche cohérente pour faciliter l'utilisation responsable des systèmes de conduite automatisés, dans des conditions qui leur sont acceptables.
4. La proposition atteint cet objectif commun dans la mesure où la prescription relative au conducteur, qui prévoit que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur, est « réputée satisfaite » dans les conditions énoncées ci-dessous. Cette approche est conforme aux prescriptions de fond de la Convention. Cette disposition « réputée satisfaite » ne s'applique toutefois pas aux « systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule », conformément à l'article 8 (5 *bis*).
5. L'amendement qu'il est proposé d'apporter prévoit que la disposition « réputée satisfaite » ne s'applique qu'aux véhicules qui utilisent effectivement un système de conduite automatisé. Comme le prévoient les deux nouvelles définitions de l'article premier, paragraphes ab) et ac), un système de conduite automatisé est « un dispositif associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon ininterrompue », ce qui signifie que le système de conduite automatisé exécute « toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule ».
6. L'amendement proposé conditionne également l'application de la disposition « réputée satisfaite » à la mise en place de garanties supplémentaires. En particulier, le système de conduite automatisé doit être conforme à la législation relative à la conception et au fonctionnement du véhicule, comme prévu aux paragraphes 7 et 8 respectivement.
7. Le système de conduite automatisé doit être conforme à la législation relative à la conception des véhicules, sur laquelle se fondent généralement l'homologation de type ou l'autocertification. Une partie de cette législation peut être d'origine nationale, le terme « législation nationale » étant défini dans la Convention de 1968. La « réglementation technique nationale » renvoie aux exigences fixées par la Partie sur le territoire de laquelle le système de conduite automatisé est utilisé. Une partie de la législation peut aussi être d'origine internationale, « instrument juridique international applicable, concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues » renvoyant aux exigences prévues par un accord international conclu par la Partie concernée. Il peut en l'occurrence s'agir des accords de 1958 et 1998 sur les Règlements techniques.
8. En outre, le système de conduite automatisé doit être conforme à la « législation nationale régissant le fonctionnement ». Cette disposition peut être introduite facilement et directement dans le cadre juridique national des Parties. En application de cette dernière, une Partie pourrait également appliquer des exigences supplémentaires concernant le fonctionnement des systèmes de conduite automatisés.
9. Enfin, la dernière phrase de l'amendement proposé limite son champ d'application au territoire de la Partie contractante où les prescriptions en matière de conception et de fonctionnement s'appliquent. Ainsi, aucune Partie contractante n'est tenue d'accepter, ou de prendre des mesures pour interdire, l'utilisation de systèmes de conduite automatisés sur son territoire simplement parce qu'une autre Partie contractante l'autorise.