



Luxembourg, le **16 AVR. 2018**

**Monsieur Fernand Etgen  
Ministre aux Relations avec  
le Parlement**

**Service Central de Législation  
43, boulevard F.D. Roosevelt  
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N° 3650 du 27 février 2018 des honorables députés Messieurs Max Hahn et Claude Lamberty, concernant les véhicules autonomes, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch**

**Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures**

**Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire N°3650 du 27 février 2018 de Messieurs les Députés Max HAHN et Claude LAMBERTY**

Par leur question parlementaire, les honorables Députés désirent recevoir des renseignements au sujet de la conduite automatisée et connectée, notamment en relation avec la législation et la réglementation en vigueur sur le plan national.

La conduite autonome et connectée est considérée comme un domaine d'une haute importance pour le Luxembourg, ceci notamment dans l'optique du développement de nouveaux concepts de mobilité ainsi que dans la perspective de renforcer la sécurité routière en contribuant à la réduction des accidents de la circulation.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement suit de près cette évolution. Des agents du MDDI et du Ministère de l'Économie participent activement dans les différents groupes de travail internationaux, dont notamment le Forum mondial de la sécurité routière (WP1) et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP29) près de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève ainsi que dans différents autres groupes de travail au niveau de l'Union européenne.

A relever que le déploiement de la conduite autonome ou hautement automatisée au Luxembourg ainsi que dans de nombreux autres pays est fortement tributaire de l'adaptation concomitante des instruments juridiques internationaux correspondants servant de base, notamment, aux cadres législatif et réglementaire régissant la circulation sur le plan national.

Alors que ces travaux sont toujours en cours dans les enceintes précitées et n'ont, à ce stade, pas encore permis à dégager des orientations plus concluantes pouvant, le cas échéant, servir aux autorités nationales compétentes de base pour une éventuelle adaptation des lois et règlements dans leurs pays respectifs pour tenir compte de ces nouveaux phénomènes, le MDDI n'a pas encore légiféré pour autoriser d'une manière générale l'utilisation de véhicules entièrement autonomes (véhicules qui ne nécessitent plus de conducteur) sur les voies publiques.

Toutefois, dans un souci de ne pas freiner l'évolution de ces nouvelles technologies, un projet de règlement grand-ducal prévoit d'introduire une disposition à l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route). Cette disposition autorise le Ministre ayant les transports dans ses attributions, à exempter, sous certaines conditions, le conducteur d'un véhicule destiné aux essais scientifiques notamment en relation avec la conduite autonome et hautement automatisée, de certaines dispositions de ce même article (p.ex. : lâcher simultanément les deux mains du volant lorsque le véhicule est en mouvement).

Par ailleurs, le partenariat entre le Luxembourg, l'Allemagne et la France, mentionné par les honorables Députés, a non seulement comme objectif la mise en place d'un site expérimental numérique transfrontalier pour la conduite automatisée et connectée, mais aussi l'élaboration de démarches concertées pour l'homologation et l'autorisation de véhicules destinés aux essais scientifiques.

Ainsi, l'objectif pour le MDDI en relation avec ces essais scientifiques consiste en particulier à gagner de l'expérience dans le domaine de la conduite autonome et à élaborer par la suite un cadre légal approprié pour l'utilisation des véhicules autonomes et hautement automatisés sur les voies publiques.

Reste à mentionner que déjà aujourd'hui l'utilisation de véhicules hautement automatisés (fonctionnalité de pilotage automatique sur autoroute ou pour stationner), n'est pas interdite au Luxembourg à condition que le véhicule soit construit selon les dispositions européennes d'homologation et que le conducteur respecte toutes les règles prévues par le Code de la route, notamment celles relatives au contrôle permanent et à la maîtrise du véhicule qu'il conduit.