



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2022-2023

RP,TS,JS/PG,LW,CE

P.V. PETI 25
P.V. MOBTP 18

Commission des Pétitions

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 19 avril 2023

Ordre du jour :

1. **Débat public sur la pétition publique 2516 :**
 - 2516 **Pétition publique - Contrôle technique vun de Gefierer all 2 Joer wéi an deenen aneren EU-Länner och**
2. **Conclusion des commissions**

*

Présents : M. André Bauler, M. Frank Colabianchi, M. Mars Di Bartolomeo, M. Paul Galles, Mme Chantal Gary, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Marc Hansen, M. Max Hengel, M. Fernand Kartheiser, M. Jean-Paul Schaaf, membres de la Commission des Pétitions

M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Fernand Etgen, Président de la Chambre des Députés

M. Gilles Caspar, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Roberta Pinto, M. Joé Spier, Mme Sarah Brock, de l'Administration parlementaire

Pétitionnaire : M. Marc Detail (initiateur de la pétition publique 2516)

Excusés : Mme Nancy Arendt épouse Kemp, Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Lydia Mutsch, membres de la Commission des Pétitions

Mme Nathalie Oberweis, observateur délégué

M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes,
membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Mars Di Bartolomeo, Vice-Président de la Commission des Pétitions

*

1. Débat public sur la pétition publique 2516 :

2516 Pétition publique - Contrôle technique vun de Gefierer all 2 Joer wéi an deenen aneren EU-Länner och

Allocution du Président de la Chambre des Députés

Monsieur le Président de la Chambre des Députés, Fernand Etgen, souhaite la bienvenue au pétitionnaire, Monsieur Marc Detail, et le félicite pour son initiative et pour le succès de sa pétition qui a obtenu 5.298 signatures valides. Monsieur le Président explique que ladite pétition vise à diminuer la fréquence du contrôle technique périodique des véhicules. L'orateur remercie Monsieur le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité, François Bausch, pour sa présence. Monsieur Fernand Etgen explique ensuite que Monsieur le Vice-président de la Commission des Pétitions, Mars Di Bartolomeo, assurera la présidence du présent débat en remplacement de Madame la Présidente de la Commission des Pétitions, Nancy Arendt, qui n'a malheureusement pas pu être présente ce jour. Enfin, il indique que le présent débat est filmé et transmis en direct sur la chaîne « ChamberTV ».

Allocution du Vice-président de la Commission des Pétitions

Monsieur le Vice-président de la Commission des Pétitions, Mars Di Bartolomeo, souhaite la bienvenue à Monsieur Marc Detail et l'invite à défendre sa cause lors du débat qui va suivre. L'orateur précise que la pétition 2516 a atteint le seuil de signatures nécessaire en très peu de temps. Il informe le pétitionnaire du déroulement du débat et l'invite à prendre la parole devant les Députés et Monsieur le Ministre François Bausch.

Allocution du pétitionnaire Marc Detail

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail remercie les Députés et Monsieur François Bausch de l'avoir accueilli. Il explique que la revendication exprimée dans sa pétition n'est pas nouvelle, mais qu'il en avait eu l'idée il y a longtemps sans toutefois avoir eu le courage d'introduire une pétition à ce sujet. Le pétitionnaire se dit également surpris de la rapidité par laquelle sa pétition a atteint et dépassé les 4 500 signatures requises. Il remercie d'ailleurs les signataires pour leur soutien.

Monsieur Detail est d'avis qu'un passage au contrôle technique tous les deux ans est suffisant. Il explique qu'en vertu de la législation actuelle, un véhicule doit passer au contrôle une première fois quatre ans après sa mise en circulation. Le contrôle suivant a ensuite lieu deux ans après. Par la suite, c'est une fois par an. Il se réfère à ce rythme comme « 4-2-1-1... ». Le pétitionnaire propose de transformer le rythme actuel en « 4-2-2-2... », c'est-à-dire un contrôle technique après les quatre premières années et ensuite tous les deux ans jusqu'aux trente

ans de la voiture. En effet, à partir de ce moment, la voiture est qualifiée d'« oldtimer » et des règles spéciales s'appliquent.

L'argument au soutien de sa motivation est que les voitures circulant au Luxembourg, comme tous les véhicules récents d'ailleurs, sont de meilleure qualité qu'il y a quatre décennies. Par le passé, une voiture commençait à présenter des défaillances dès ses six ans. Aujourd'hui, même après dix ans, les voitures sont encore en bon état de fonctionnement. Ceci est notamment dû au fait que la technologie automobile a évolué et que les voitures d'aujourd'hui sont équipées de dispositifs permettant de signaler le moindre dysfonctionnement dès son apparition. De plus, les conducteurs qui roulent beaucoup prennent soin de leur voiture et font réaliser les entretiens nécessaires même sans y être contraints par le passage au contrôle technique.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo remercie le pétitionnaire pour son introduction brève et concise. Il estime que tous ont compris l'objet de la pétition : c'est l'avantage lorsque la pétition et son explication sont simples et sans détour.

L'orateur invite désormais les députés à poser leurs questions.

Échange de vues

Monsieur le Député Max Hengel estime qu'une voiture peut réussir le contrôle technique aujourd'hui et manifester un défaut dès le lendemain. Un intervalle de deux ans entre les contrôles laisse beaucoup de temps aux petits défauts pour s'aggraver.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail dit ne pas bien comprendre le sens de la question posée. À l'heure actuelle, une voiture refusée lors du contrôle technique doit passer un contrôle complémentaire endéans quatre semaines pour vérifier que les réparations nécessaires ont été réalisées.

Monsieur le Député Max Hengel précise qu'il fait référence aux irrégularités mineures qui ne conduisent pas à un échec du contrôle technique. Il considère qu'en deux ans, celles-ci peuvent se transformer en des problèmes majeurs.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail ne conteste pas cette possibilité. En revanche, il estime qu'une grande majorité des conducteurs sont suffisamment responsables pour effectuer les réparations qui s'imposent. Ceux qui ne le sont pas s'abstiennent d'apporter les réparations nécessaires quelle que soit la fréquence du passage au contrôle technique, considère le pétitionnaire.

Monsieur le Député Félix Eischen indique qu'il y a dix ans, les voitures présentaient très rapidement des défauts au niveau des phares ainsi que des systèmes de freinage et d'échappement, par exemple. Aujourd'hui la qualité de l'équipement s'est améliorée, estime-t-il.

Monsieur le Député Max Hahn relève que d'après ses recherches, la durée de vie moyenne d'une voiture au Luxembourg est de 6,2 ans. Le Député pense qu'augmenter la fréquence des contrôles selon l'avancement de l'âge de la voiture n'est pas dénué de sens. Il demande au pétitionnaire s'il n'est pas d'avis que les voitures ayant quinze ou vingt ans sont davantage susceptibles de développer des anomalies que des voitures plus jeunes.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail trouve la question très pertinente. Il explique qu'avant qu'une voiture devienne une « oldtimer » (30 ans et plus), elle est considérée une « youngtimer » (entre 15 ans et 30 ans, environ). Ces voitures relativement âgées sont souvent

la propriété de collectionneurs qui veulent en faire des « oldtimers ». Dès lors, ces véhicules roulent moins et bénéficient d'un entretien particulier de la part de leur propriétaire.

Monsieur le Député Jean-Paul Schaaf indique s'être posée la même question que Monsieur Max Hahn et souhaite connaître la fréquence des contrôles techniques des voitures dites « oldtimers ». Il demande également au pétitionnaire si sa pétition porte uniquement sur les voitures ou s'il vise l'ensemble des véhicules motorisés.

Madame la Députée Cécile Hemmen indique que chez les voitures dotées d'un moteur à combustion, approximativement 133 éléments sont inspectés lors du contrôle technique (dont notamment le système de freinage, le moteur, l'huile, les ceintures de sécurité...). Elle se demande combien d'éléments sont contrôlés chez les voitures électriques et si le sous-châssis fait également l'objet d'une inspection. La Députée porte à considérer que les délais entre les contrôles périodiques pourraient surtout être allongés pour les voitures électriques.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail ne peut détailler le contrôle technique des véhicules électriques car il n'est ni mécanicien, ni contrôleur. En revanche, il suppose que la liste des éléments contrôlés est adaptée aux caractéristiques propres des voitures électriques.

Monsieur le Député Marc Hansen estime que la pétition traite d'une problématique sensible – celle de la sécurité routière. Il est d'avis qu'il faut garantir la sécurité du véhicule lorsqu'il commence à vieillir. Le député demande donc au pétitionnaire s'il a trouvé des études permettant d'établir que la sécurité des véhicules ne diminue pas avec l'âge ou bien qu'un contrôle bisannuel soit suffisant pour garantir leur sécurité.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail dit ne pas avoir connaissance d'études ou de statistiques concrètes quant au parc automobile luxembourgeois. Il indique, cependant, que certains garages et constructeurs proposent désormais des services d'entretien dits de « long life » qui sont personnalisés et plus approfondis, de sorte que la sécurité du véhicule est d'autant plus garantie. De même, d'antan, les révisions étaient réalisées tous les cinq mille kilomètres. Aujourd'hui, c'est en moyenne tous les trente mille kilomètres. Pour lui, cela démontre que les voitures sont plus sûres et de meilleure qualité aujourd'hui qu'elles ne l'étaient autrefois.

Monsieur le Député Aly Kaes propose de mettre en place des contrôles aléatoires (« Stéchprouwen ») si l'intervalle entre les passages au contrôle technique était allongé. Une autre possibilité, d'après lui, serait de prévoir que le contrôle bisannuel redevienne annuel pour toute voiture dès lors que celle-ci échoue une première fois au contrôle technique.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail admet ne pas s'être posé ces questions. Il dit ne pas avoir d'avis positif ou négatif envers l'organisation de contrôles aléatoires. Cependant, il ne sait pas comment cela pourrait être mis en œuvre concrètement. Le pétitionnaire est d'avis qu'il est impossible d'identifier tous les conducteurs qui roulent avec des voitures en mauvais état, indépendamment de la périodicité du contrôle technique.

Monsieur le Député André Bauler se demande si Monsieur Aly Kaes imagine un système similaire à celui qui est mis en place chaque année au printemps pour les motos. L'orateur estime cependant que cela engendrerait des contraintes supplémentaires au niveau du personnel et que l'état d'une voiture peut se dégrader rapidement. Il demande à connaître l'avis du pétitionnaire quant à un rythme de « 5-1-1-1... » pour le contrôle technique.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail se dit ne pas être convaincu par cette proposition. Il explique que pour les collectionneurs de voitures, cela ne changerait rien par rapport au système actuel : les voitures devraient passer le contrôle technique chaque année alors qu'elles ne roulent que cinq cents kilomètres ou moins par an et que d'autres voitures en font cinq ou dix mille.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo constate qu'il n'y a plus de questions de la part des députés et se permet donc d'en poser une lui-même. Il relève que le pétitionnaire plaide pour un intervalle de deux ans entre les contrôles techniques pas uniquement pour les voitures mais aussi pour les motos. Or, l'orateur est d'avis que pour les motos, la fréquence des passages au contrôle technique dépend de la cylindrée. De plus, il porte à considérer que le contrôle technique est un moyen d'assurer la sécurité des véhicules et de lutter contre les modifications illicites et frauduleuses (pot d'échappement bruyant, abaissement du véhicule, « tuning », etc.). Le Député demande au pétitionnaire de prendre position sur ces points.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail confirme qu'il souhaite doubler les intervalles pour tous les véhicules. En ce qui concerne le « tuning » des véhicules, le pétitionnaire n'est pas convaincu que le contrôle technique soit un frein : les personnes concernées prennent le temps de démonter les équipements illicites sur la voiture avant de passer au contrôle pour les remonter ensuite. Il estime que les personnes qui veulent s'adonner à de telles pratiques, le font, que le contrôle technique soit annuel ou bisannuel.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo remercie le pétitionnaire pour ses explications et donne la parole à Monsieur le Ministre François Bausch.

Monsieur le Vice-premier Ministre François Bausch remercie le pétitionnaire et les députés pour le débat constructif. Il indique avoir préparé une présentation (document annexé) qui comprend, entre autres, les informations sollicitées par Monsieur Engelen.

- Pages 2-3 : Monsieur le Ministre François Bausch explique que le contrôle technique poursuit trois objectifs : la sécurité du véhicule, la protection de l'environnement et la protection du client. Il précise que le Luxembourg cherche à se conformer à la « Vision Zero » de l'Union européenne. Le Ministre est d'avis que les contrôles aléatoires ne suffisent pas à garantir ces trois aspects et qu'un contrôle systématique demeure nécessaire. Il avertit notamment que les voitures peuvent être altérées frauduleusement de nombreuses façons (« maquillage » de voitures volées, manipulation du tachymètre, modification du kilométrage...) et que le contrôle technique permet de vérifier l'authenticité du véhicule, en particulier quand il s'agit d'un véhicule d'occasion. Les constructeurs combattent également ces tactiques frauduleuses, mais ce n'est pas suffisant.
- Page 4 : Monsieur François Bausch indique qu'une directive européenne impose une périodicité minimale du contrôle technique de « 4-2-2-2... » pour les voitures.
- Page 5 : Avant la réforme de 2016 au Luxembourg, un véhicule devait passer le contrôle technique avant sa première immatriculation et que la périodicité par la suite était de « $3\frac{1}{2}$ -1-1-1... » Les règles ont donc été assouplies, explique l'orateur.
- Page 7 : Cette page établit une comparaison de la périodicité des contrôles techniques entre le Luxembourg et ses pays voisins. Selon Monsieur le Ministre, cela met en évidence le fait que le Luxembourg n'est pas le pays avec les règles les plus strictes. Il estime que l'Allemagne est plus exigeante que le Luxembourg, tout comme la Belgique. La France, quant à elle, s'est limitée au strict minimum imposé par la directive, explique-t-il. En revanche, la Suède, que Monsieur François Bausch présente comme le pays avec la meilleure sécurité routière, a une cadence de « 3-2-1-1... ».
- Page 8 : Le parc automobile européen a un âge moyen de 12 ans. Le Luxembourg est le pays avec le parc automobile le plus récent (7,48 ans), mais il a tendance à vieillir. Du point de vue environnemental, c'est une très bonne chose, selon le Ministre. Toutefois, il faut en assumer les conséquences.
- Page 9 : Comparé à ses pays voisins, c'est au Luxembourg que le tarif d'un passage au contrôle technique est le moins onéreux.

- Page 10 : Le graphique montre que le nombre de contrôles techniques réalisés diminue chaque année depuis la réforme intervenue en 2016 alors même qu'en parallèle, le parc automobile s'est accru.
- Pages 11-13 : Monsieur le Ministre indique que les informations présentées sur cette page répondent à la question de Monsieur Engelen. Les graphiques démontrent que le taux de rejet au contrôle technique augmente en fonction de l'âge de la voiture, surtout après sept ou huit ans.
- Page 13 : Monsieur François explique que selon les recherches effectuées par l'Administration des enquêtes techniques (AET), 11,6% des accidents mortels au Luxembourg seraient dus aux pneumatiques.
- Page 14 : Le Ministre conclut que le système du contrôle technique a été libéralisé au Luxembourg. Avant, la Société nationale de contrôle technique (SNCT) à Sandweiler était un établissement « quasi-public ». Aujourd'hui, plusieurs stations de contrôle technique et garages partenaires existent au Luxembourg. De même, le service est bien meilleur aujourd'hui avec des délais d'attente plus courts pour l'obtention de rendez-vous et avec plus de confort pour le client.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo remercie Monsieur François Bausch pour sa présentation et donne l'opportunité au pétitionnaire de réagir.

Monsieur le pétitionnaire Marc Detail se dit reconnaissant de l'opportunité d'être entendu. Il tient cependant à préciser qu'en France ainsi que dans de nombreux autres pays, y compris ceux mentionnés à la septième page de la présentation, l'intervalle entre deux passages au contrôle technique n'est jamais inférieur à deux ans, quel que soit l'âge du véhicule.

Monsieur le Ministre François Bausch donne raison au pétitionnaire, mais considère que le Luxembourg se situe dans la moyenne. Il ajoute que la France, qui a transposé le seuil minimum imposé par la directive, ne constitue guère une source d'inspiration au vu de sa sécurité routière et de son accidentologie. Le Ministre estime qu'il faut surtout s'inspirer des pays ayant une bonne sécurité routière.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo demande à Monsieur le Ministre quelle est la fréquence du contrôle technique pour les motos.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics explique que pour les motocyclettes (50 cm³), il n'y a pas de contrôle technique mais uniquement une vignette de conformité. La même règle vaut à l'égard des tracteurs. En revanche, pour les autres motos ainsi que les tricycles et les quadricycles, la périodicité est la même que pour les voitures.

Monsieur le Vice-président Mars Di Bartolomeo remercie tous les participants d'avoir permis la tenue d'un débat constructif. Il estime que la problématique a été clarifiée et que le tour de la question a été fait.

Le Vice-président prononce le huis clos.

2. Conclusion des commissions

À l'issue du huis clos, la Commission des Pétitions et la Commission de la Mobilité et des Travaux publics ont arrêté les conclusions suivantes :

Il n'y a pas lieu de faire droit à la revendication d'une périodicité de « 4-2-2-2... » du contrôle technique telle que soulevée par le pétitionnaire. Éventuellement, une périodicité de « 4-2-2-1... » pourrait être considérée, à condition d'obtenir des avis concordants de la part des associations luxembourgeoises en matière de sécurité routière.

Luxembourg, le 19 avril 2023

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Pétition n°2516

Présentation sur le contrôle technique dans l'Union européenne et au Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département des transports



Le contrôle technique dans l'Union européenne

Aspect sécurité:

- **Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (28 mars 2011)**
 - **Sécurité totale avec zéro décès** dans le transport routiers à **partir de 2050** «**Vision Zero**»;
 - **Réduction continue des accidents liés à des défauts des véhicules;**
 - Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que **les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité;**
 - Les véhicules dont **les systèmes techniques fonctionnent mal** ont un impact sur la sécurité routière et **peuvent contribuer à causer des accidents de la route** entraînant des blessures ou des décès;
 - Le fait de **révéler de façon précoce une défaillance** d'un véhicule **contribuerait à remédier à cette défaillance** et, par conséquent, à éviter un accident.

Aspect environnemental:

- Les véhicules dont les systèmes de **régulation des émissions fonctionnent mal** ont un **impact sur l'environnement** plus important que les véhicules correctement entretenus;
- Par conséquent, un **dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait à améliorer l'état de l'environnement**, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.





Le contrôle technique dans l'Union européenne

Aspect de protection client:

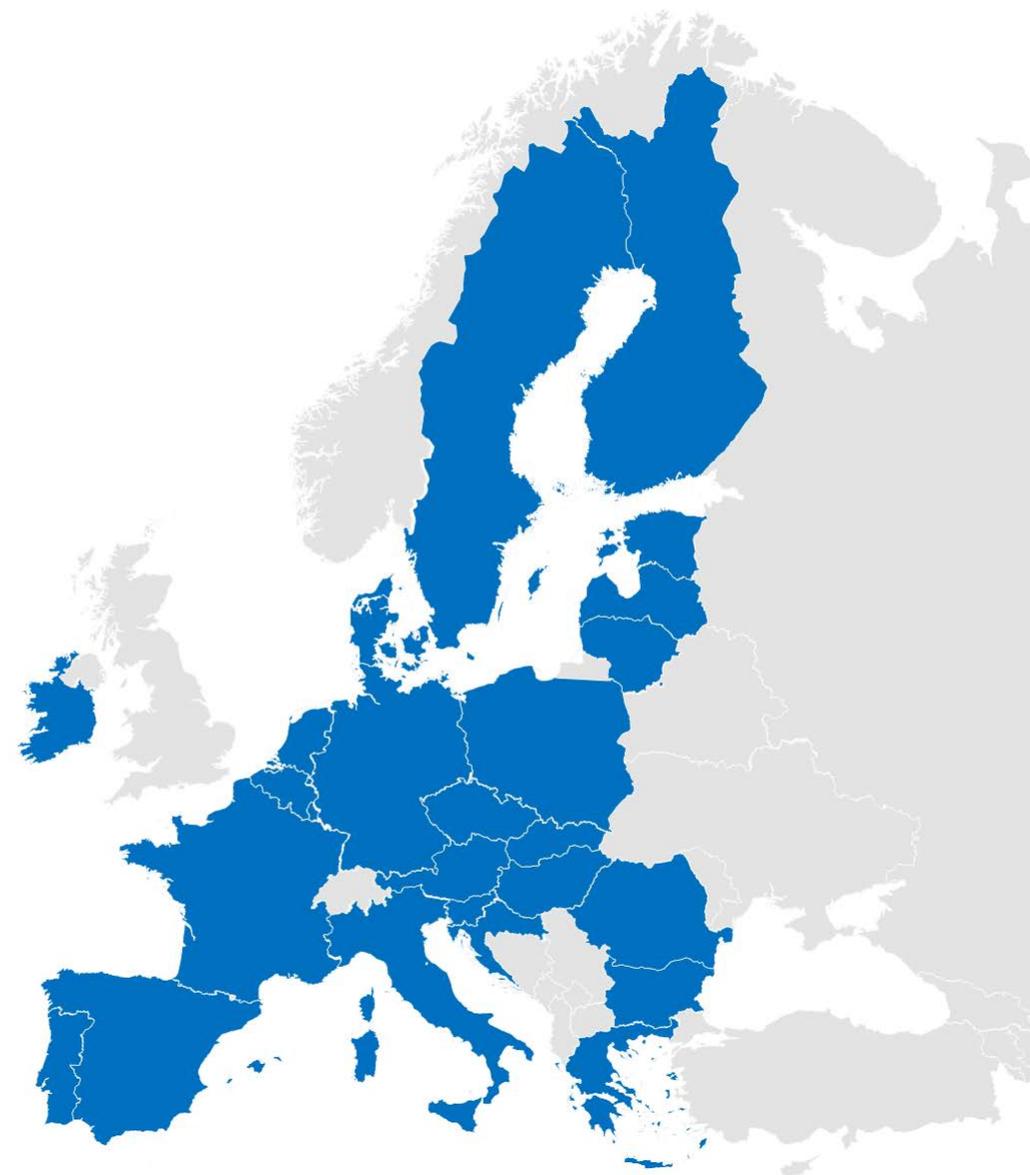
- **Vérification de l'authenticité du véhicule:**
 - Le contrôle technique permet d'assurer le nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion que **le véhicule n'a pas été volé ou n'a pas été modifié de manière frauduleuse;**
 - Contribue à la **confiance entre le vendeur et l'acheteur** d'un véhicule d'occasion;
 - **Recensement du kilométrage** lors de chaque contrôle technique afin de **réduire** la possibilité de **fraude d'odomètre.**
- **Réduction des coûts et fiabilité:**
 - Le contrôle technique permet de **détecter d'éventuelles pannes ou défaillances mécaniques** avant qu'elles ne deviennent un problème majeur. Cela permet de **maintenir la fiabilité du véhicule** et d'**éviter des réparations coûteuses.**





Périodicités du contrôle technique dans l'Union européenne

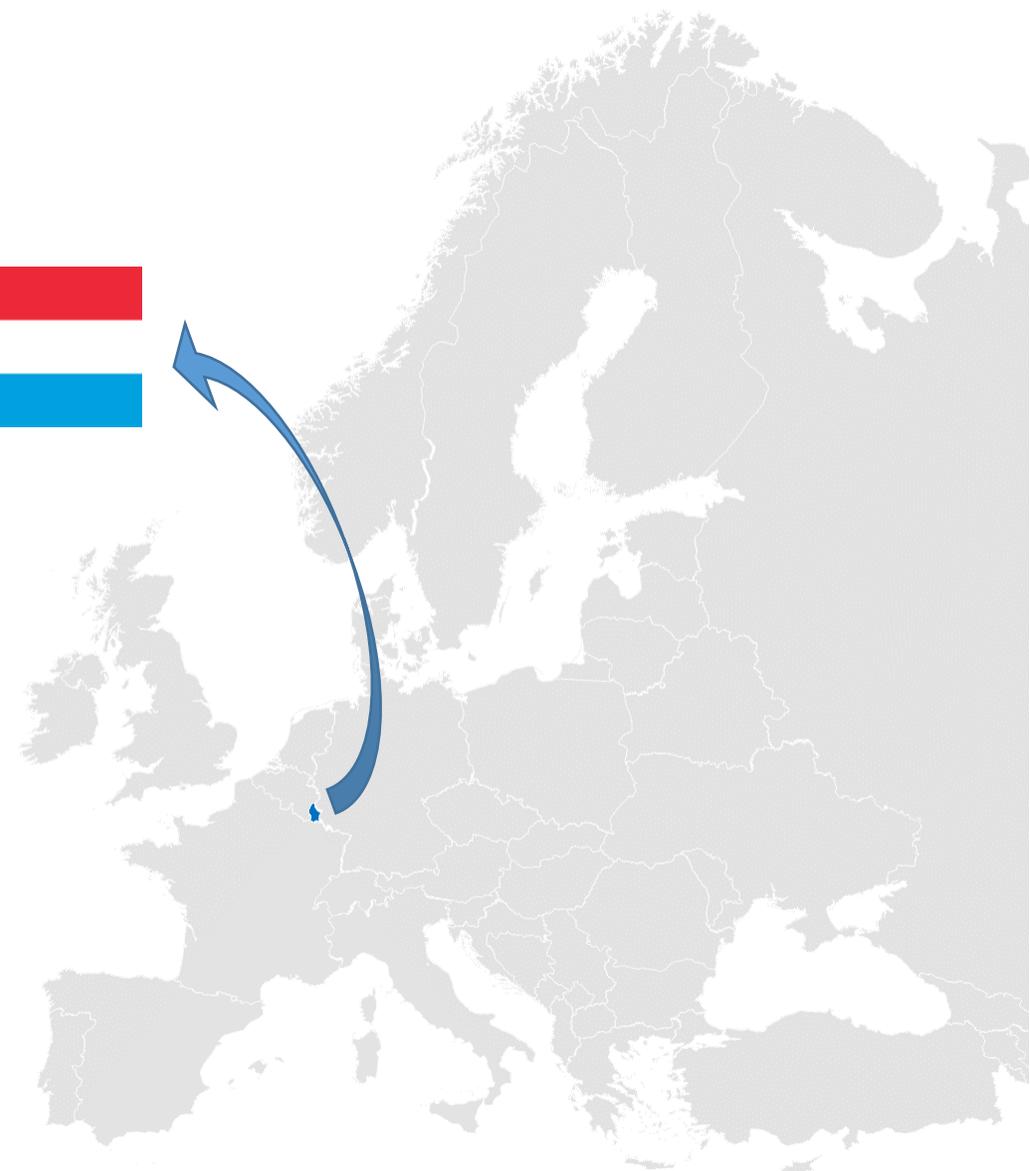
Catégories de véhicules	Périodicité Directive UE (indication en années)
Voitures à personnes	4 – 2 – 2 ...
Bus, Camions, Remorques/roulottes (m.m.a. > 3.500 kg)	1 – 1 – 1 ...
Camionnettes	4 – 2 – 2 ...
Remorques, m.m.a. ≤ 750 kg	/
Remorques/roulottes, m.m.a. 750 kg < X ≤ 3.500 kg	/
Motocycles, tricycles, quadracycles	À partir 2022 : périodicité appropriée
Tracteur à grande vitesse, v.m. > 40 km/h	4 – 2 – 2 ...





Périodicités du contrôle technique au Luxembourg

Catégories de véhicules	Dispositions antérieures (avant 1 ^{er} février 2016)	Périodicité Luxembourg (indication en années)
Voitures à personnes	0* – 3½ – 1 – 1 ...	4 – 2 – 1 – 1 ...
Bus, Camions, Remorques/roulottes (m.m.a. > 3.500 kg)	0 – ½ – ½ ...	1 – 1 – 1 ...
Camionnettes	0 – 1 – 1 ...	1 – 1 – 1 ...
Remorques, m.m.a. ≤ 750 kg	0 – 3½ – 2 – 2 ...	/
Remorques/roulottes, m.m.a. 750 kg < X ≤ 3.500 kg	0 – 3½ – 1 – 1 ...	<u>Remorques p. choses ≤ 3.500 kg:</u> 4 – 2 – 1 – 1 ... <u>Remorques p. pers:</u> 1 – 1 – 1 ...
Motocycles, tricycles, quadricycles	0 – 3½ – 1 – 1 ...	4 – 2 – 1 – 1 ...
Tracteur à grande vitesse, v.m. > 40 km/h	0 – 3½ – 1 – 1 ...	4 – 2 – 1 – 1 ...



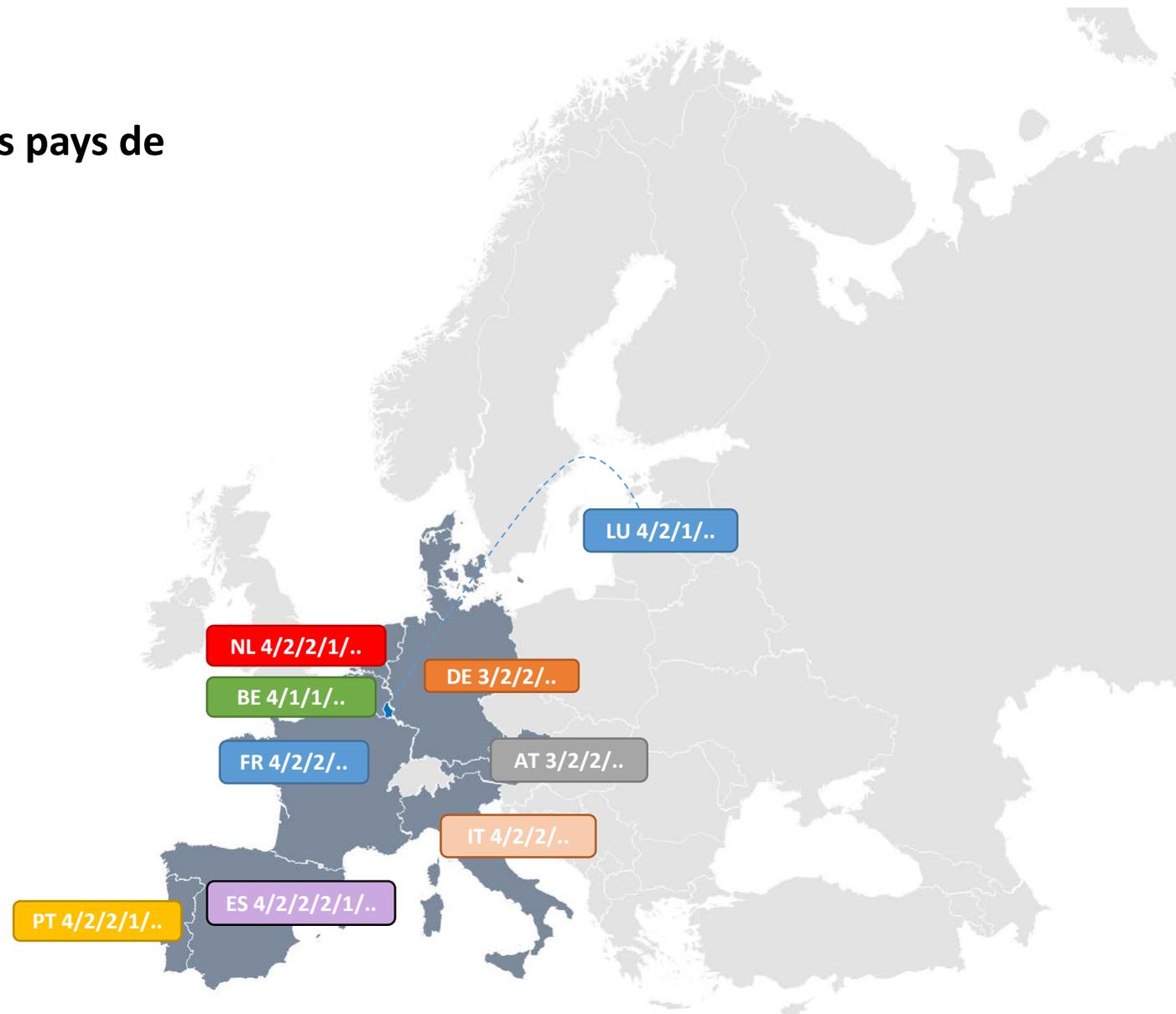
* Contrôle technique initial avant immatriculation



Périodicités du contrôle technique dans certains pays de l'Union européenne (voitures à personnes)

Périodicités des voitures à personnes selon la directive européenne 2014/45/UE:

Au plus tard quatre ans après la date de la première immatriculation du véhicule, puis au moins tous les deux ans (4/2/2/...)





Périodicités du contrôle technique au Luxembourg (voitures à personnes)

- **1^{er} CT: au plus tard 4 ans après la première mise en circulation**
- **2^e CT: au plus tard 2 ans après le premier contrôle**
- **puis annuellement**
- En **2016**, les **dispositions nationales** du CT ont été **reformées**
- Lors de cette réforme, également les **délais** entre les CT ont été **rapprochés des délais prévus dans la directive UE**
- La réforme a abouti à **une réduction du nombre de CT** et à **une prolongation des délais entre les CT**
- Le **contrôle technique initial** lors de l'immatriculation du véhicule a été **abrogé**
- Les **délais entre le premier et le deuxième CT** ont été **prolongés**

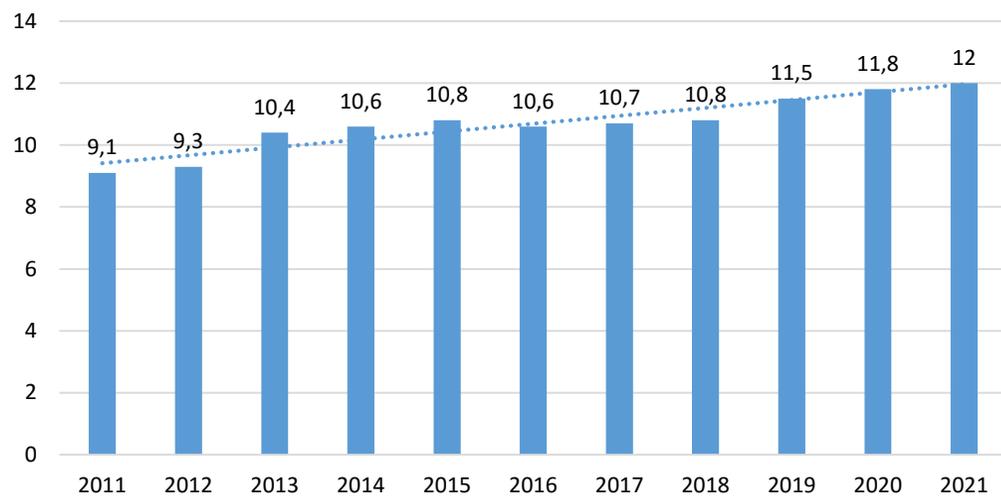
Nombre de CT pour une voiture de 7 ans (avant réforme): 6

Nombre de CT pour une voiture de 7 ans (après réforme): 3



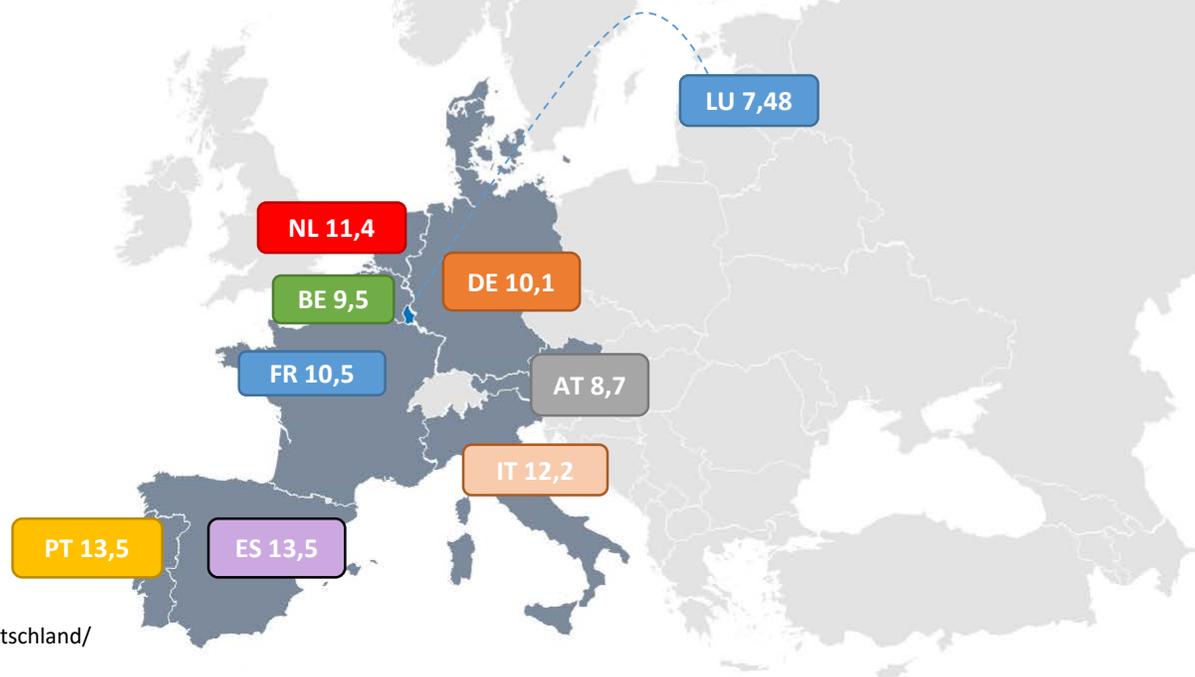
Évolution de l'âge du parc automobile dans l'UE (voitures à personnes)

- L'âge moyen des voitures à personnes en UE est de **12 ans (fin 2021)**
- Le **Luxembourg** dispose le parc automobile **le plus récent dans l'UE (7,48 ans fin 2021)**
- **Tendance d'augmentation de l'âge moyen** des voitures à personnes dans l'UE



Évolution de l'âge moyen des voitures à personnes dans l'UE

Source: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/589014/umfrage/durchschnittliches-alter-von-pkw-in-deutschland/>



Âge moyen des voitures à personnes dans certains pays de l'UE (2021)

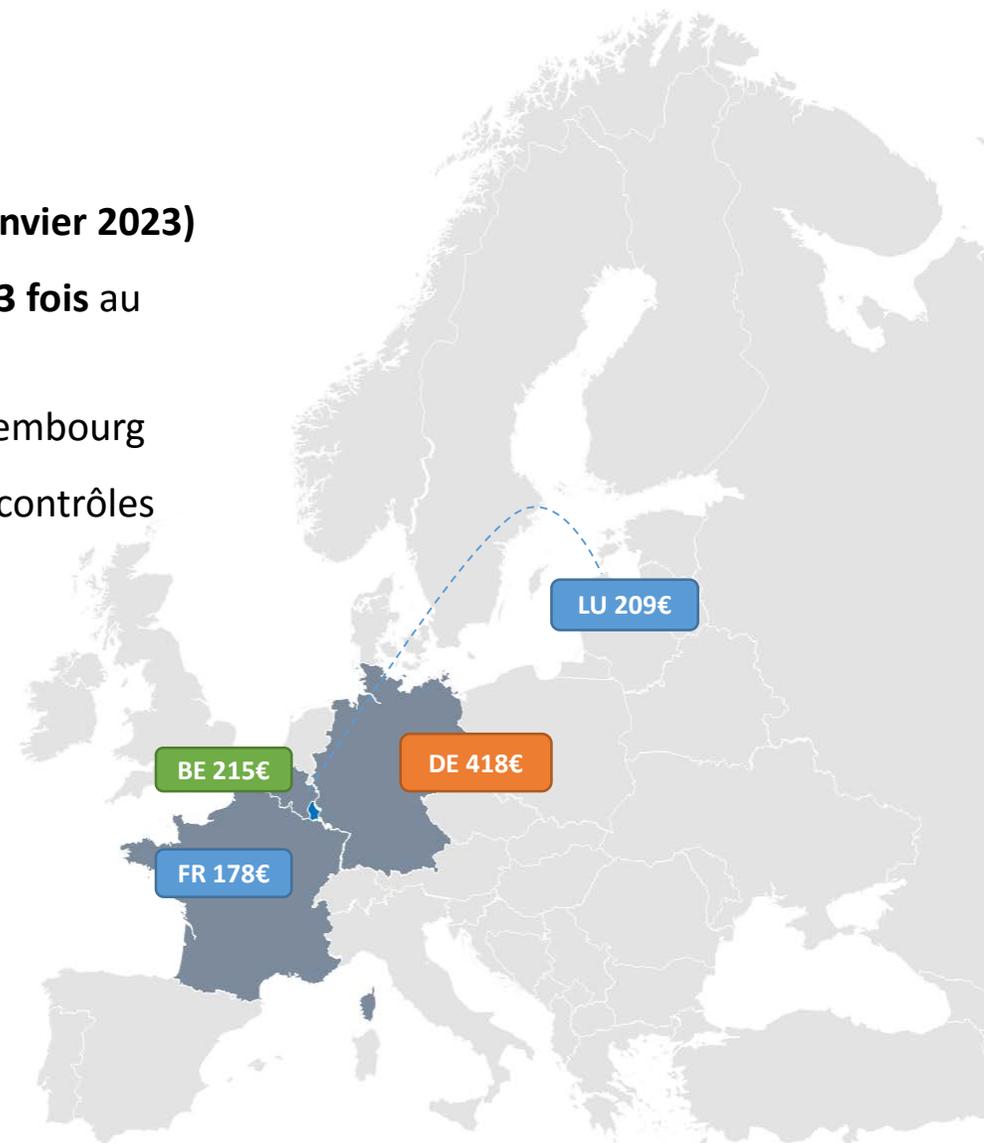


Les coûts liés au contrôle technique

- L'âge moyen d'une voiture à personnes au Luxembourg est **7,83 ans (fin janvier 2023)**
- Au Luxembourg, une voiture à personnes de cet âge doit passer au moins **3 fois** au contrôle technique
- La moyenne des coûts échéants pour 3 contrôles s'élève à **209,01€** au Luxembourg
- Ce **montant** est **comparable**, voire **inférieur** au montant échéant pour les contrôles prévus dans nos pays voisins

Nombre de contrôles prévus et prix total estimé pour une voiture de 7,83 ans:

Luxembourg:	3 CT	-> 209€
Allemagne:	3 CT	-> 418€
France:	2 CT	-> 178€
Belgique:	4 CT	-> 215€

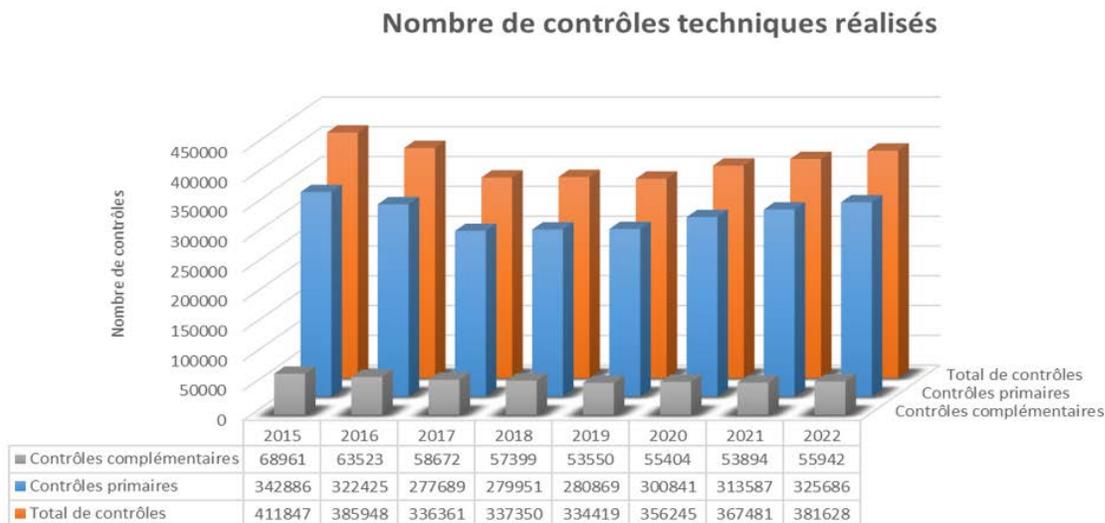


Total des coûts pour les contrôles techniques pour une voiture à personnes de 7 ans d'âge dans certains pays de l'UE (moyenne des prix 2023)



Nombre de contrôles techniques réalisés

- L'entrée en vigueur du nouveau cadre légal au 1^{er} février 2016 a entraîné **une baisse du nombre des contrôles techniques**
- À partir de 2019, le nombre de contrôles techniques réalisés **augmente progressivement lié à la croissance du parc automobile et à la croissance de l'ancienneté du parc automobile**
- En 2022, **381.628 contrôles techniques** (toutes catégories de véhicules confondues) ont été effectués
- Par rapport à l'année précédente, ce nombre correspond à une augmentation significative de 3,71%



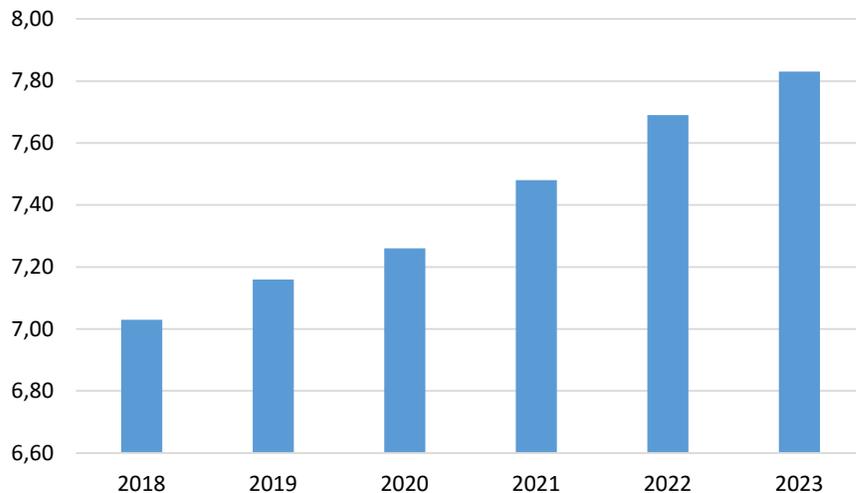
Valeurs calculées à partir des données extraits de la base de données de la SNCA
de l'ensemble des contrôles techniques effectués durant l'année 2022.



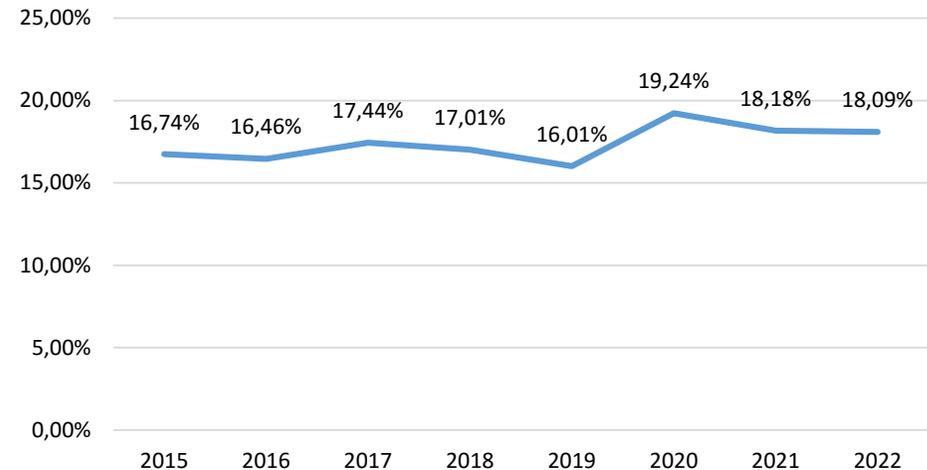
Le parc automobile luxembourgeois (voitures à personnes - catégorie M1)

- **Âge moyen : 7,83 ans** (fin janvier 2023)
- **La croissance de l'âge moyen** des véhicules M1 constatable au **niveau UE** s'aperçoit également au **Luxembourg**
- **Le taux de rejet global augmente légèrement**, mais progressivement de 16,46% en 2016 à 18,09% en 2022

Évolution de l'âge moyen*



Taux de rejet global au fil des années**



*Valeur calculée à partir des données extraits de la base de données de la Société Nationale de la Circulation Automobile (SNCA) du parc automobile luxembourgeois

** Valeurs calculées à partir des données extraits de la base de données de la SNCA de l'ensemble des contrôles techniques effectués durant l'année 2022



Évolution du taux de défauts avec l'âge du véhicule au niveau UE

- Une augmentation significative du taux de défauts à partir de 7 ans d'âge du véhicule a été identifiée par plusieurs études

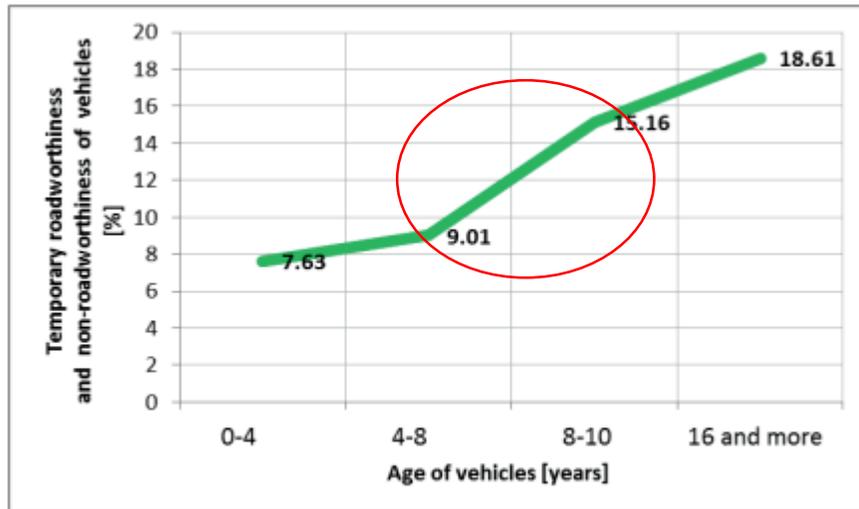


Figure 8 Dependence of occurrence of the vehicle defects on the age of the vehicle in the Slovak Republic in the period 2019 - 2021

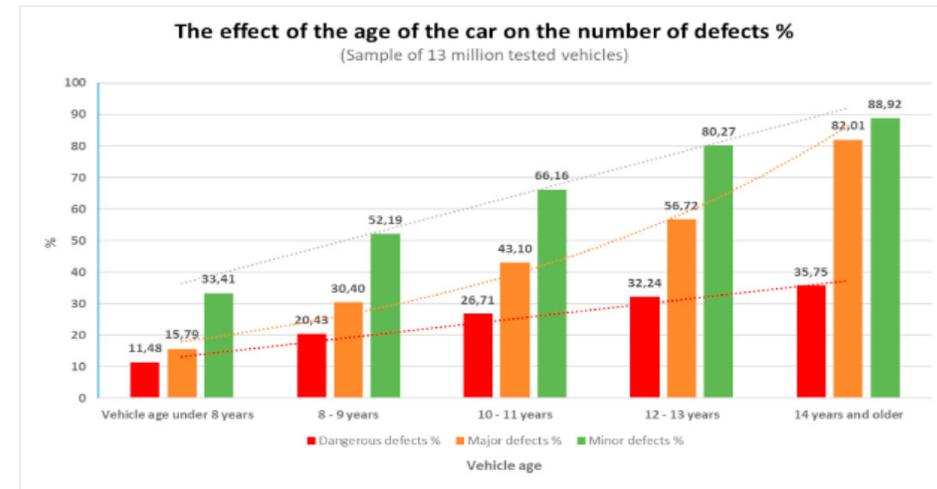


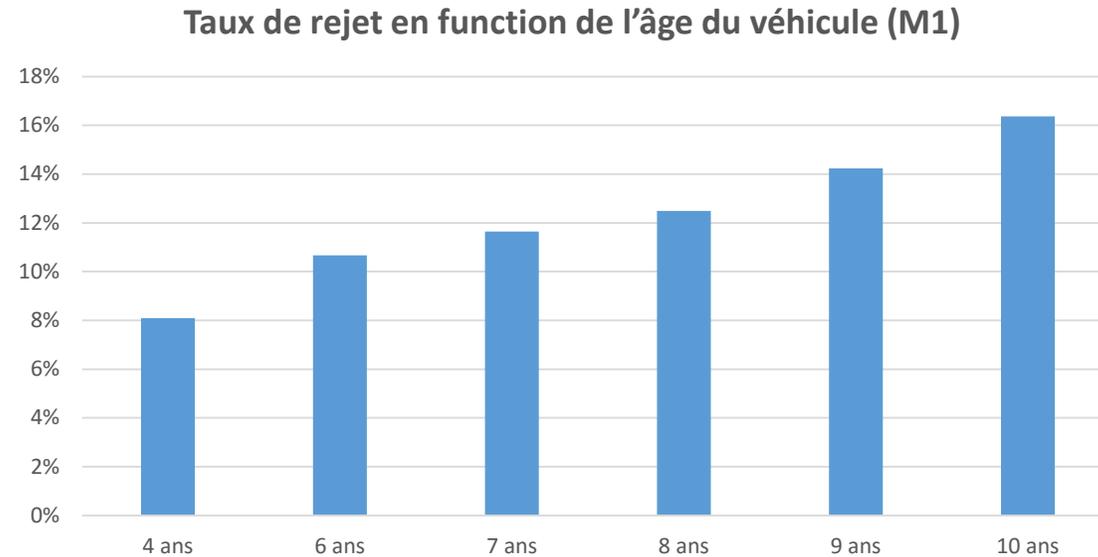
Fig. 2 Dependence of vehicle defects on vehicle age in Finland for the period 2011-2015.

Sources: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2352146521004695?token=557761A2EC570406946CD44407E29E36DCBDD8C1A0D714D8A6D362E4E01385A147D13C100E222527A7EC641813FF6B60&originRegion=eu-west-&originCreation=20230306131753>
<https://komunikacie.uniza.sk/pdfs/csl/2022/03/17.pdf>



Relation entre l'âge du véhicule et taux de rejet au contrôle technique

Aussi au Luxembourg, on constate **une corrélation** entre la hausse de **l'âge moyen** des voitures à personnes et le **taux de rejet globale** dans le contrôle technique



* Valeurs calculées à partir des données extraites de la base de données de la SNCA de l'ensemble des contrôles techniques effectués durant l'année 2022.

L'augmentation du taux de rejet au contrôle technique avec la croissance d'âge des véhicules, observée au niveau de l'UE, se confirme au Luxembourg.



Sécurité routière

- **Accidents mortels** (hormis motocycles) analysés par l'Administration des enquêtes techniques (AET) de 2018 à 2021:

2018	2019	2020	2021	Total
19	18	14	18	69

- **11,6% des accidents mortels** analysés par l'AET de 2018 à 2021 pouvaient être **attribués aux pneumatiques**
- Les **facteurs retenus** en relation avec les pneumatiques sont:
 - **Défaut de pneus** (défaut d'avoir des pneus de saison, défaut d'avoir des pneus de même typ structure)
 - **Profil de pneus insuffisant**
 - **Montage incorrect des pneus**
- Ces facteurs font parties des **éléments contrôlés au CT**



Un contrôle technique régulier est primordial à la sécurité routière!



Conclusion

- **L'objectif du contrôle technique** est de garantir **la sécurité** des usagers de la route et de préserver **l'environnement**
- **L'analyse des périodicités** des contrôles techniques s'est basée sur un **âge moyen** des voitures de **7 ans**, correspondant à l'âge moyen du parc automobile nationale (7,83 ans)
- **L'âge moyen du parc automobile national est en croissance** (7,03 ans en 2018 à 7,83 ans en janvier 2023)
- **Corrélation** entre l'augmentation de l'**âge moyen** et le **taux de rejet des voitures**
- Constatation d'un **besoin accru en réparation** des voitures à **partir de 7 ans d'âge**

- Afin de garantir l'objectif du contrôle technique, les périodicités prévues pour le contrôle technique au Luxembourg avec des **délais allongés entre les contrôles techniques pour les voitures récentes et une fréquence annuelle du contrôle technique pour les voitures de 7 ans d'âge** sont jugées adéquates.
- Une augmentation des délais du contrôle technique serait ainsi contraire à l'objectif « Vision Zero ».
- Les **dépenses** pour un véhicule de 7 ans sont comparables aux dépenses aux pays voisins, voire même plus abordables que p.ex. en Allemagne.



Pétition n°2516

Présentation sur le contrôle technique dans l'Union européenne et au Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département des transports



Le CT au Luxembourg comparé au CT au pays voisins

- **Allemagne:** après 7 ans, le véhicule est passé également 3 fois au CT, mais les frais pour le CT sont nettement plus élevés.
- **Belgique:** après 7 ans, le véhicule est passé 4 fois au CT comparé à 3 fois au Luxembourg, frais comparables au Luxembourg
- **France:** après 7 ans, le véhicule n'est passé que 2 fois au CT, mais les frais sont uniquement légèrement plus bas qu'au Luxembourg avec un passage supplémentaire au CT

Pays	Périodicité	# CT après 7 ans	Tarifs	Dépenses après 7 ans
LU	4-2-1-1-...	3	LU KS: 67€ SNCT: 63€ DEKRA: 79€ Moyenne: 69,67€	209,01€
DE	3-2-2-...	3	133,9€ - 145€ Moyenne: 139,45€	418,35€
FR	4-2-2-...	2	70€ - 108€ (moyenne: 89€)	178€
BE	4-1-1-...	4	Bruxelles: 38,20€ Wallonie: 55,70€ Flandre: 38,20€ Bruxelles et Flandre : supplément contrôle environnement de 4.90€ (essence) et 14.60€ (diesel) Moyenne : 44,033€+ 9.75€ =53,78€	215€



Le CT au Luxembourg et dans d'autres pays de l'Europe

Pays	Périodicité	# CT après 7 ans	Tarifs	Dépenses après 7 ans
LU	4-2-1-1-...	3	LU KS: 67€ SNCT: 63€ DEKRA: 79€ Moyenne: 69,67€	209,01€
DE	3-2-2-...	3	133,9€ - 145€ Moyenne: 139,45€	418,35€
FR	4-2-2-...	2	70€ - 108€ (moyenne: 89€)	178€
BE	4-1-1-...	4	Bruxelles: 38,20€ Wallonie: 55,70€ Flandre: 38,20€ Bruxelles et Flandre : supplément contrôle environnement de 4.90€ (essence) et 14.60€ (diesel) Moyenne : 44,033€+ 9.75€ =53,78€	215€
NL	4-2-2-1-1-...	2	30€ - 60€ Moyenne: 45€	90€
PT	4-2-2-1-1-...	2	25,85€ - 27,80€ Moyenne: 26,83€	53,66€
ES	4-2-2-2-1-1-...	2	Diesel: 57,63€ Essence: 45,37€ Moyenne: 51,5€	103€
IT	4-2-2-...	2	70€ - 79,02€ Moyenne: 74,51€	149,02€



Accidents liés à des défauts techniques du véhicule

- Les accidents liés à des défauts techniques s'accumulent vers la fin de la validité du certificat de contrôle technique
 - Justification pour des périodicités raccourcies entre les contrôles techniques (pour les voitures à.p.d. de 7 ans)

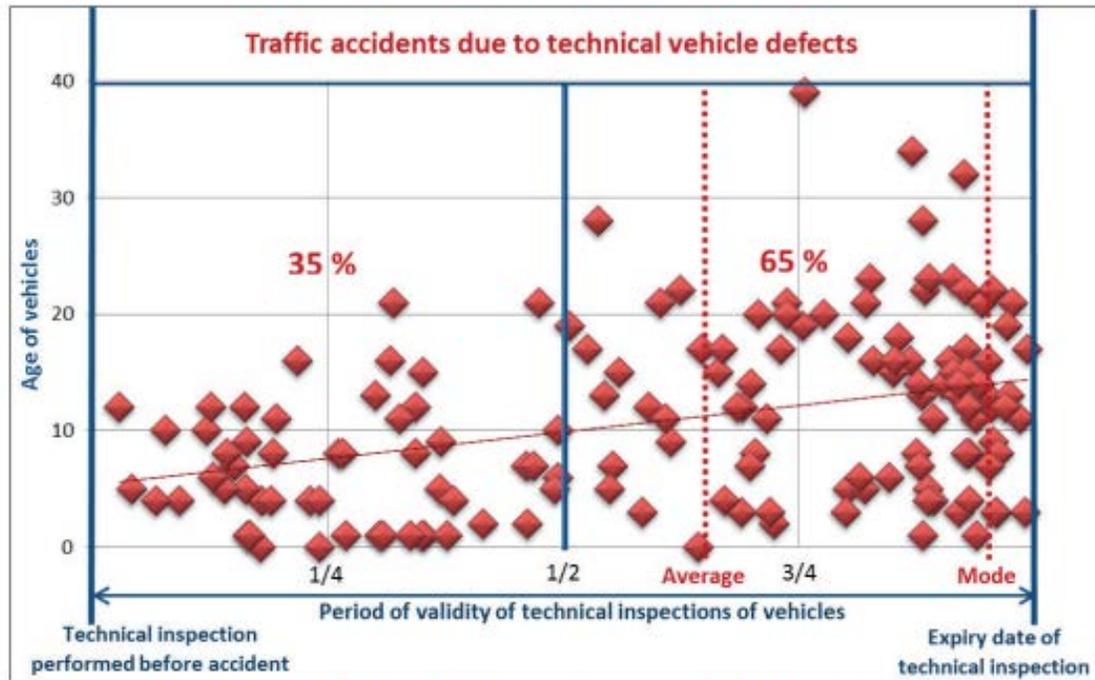


Figure 6 Temporal distribution of all the accidents due to vehicle technical defects in the period from the performance of the technical inspection prior to the accident until the end of its validity