

NEW

"Gentleman Driver"

SPRING 2003

MAR 8 2003



PLAQUE 0 ET FISCALITÉ

Introduction

Sur le plan fiscal, l'Historic Section demande de maintenir la taxe de circulation réduite pour les oldtimers de collection exemptés de contrôle technique ou sujets au contrôle technique léger. Elle réclame par contre que soit appliquée aux ancêtres utilisés de manière courante et donc sujets au contrôle technique standard la taxe de circulation normale. Elle demande enfin que soit éventuellement tenu compte de la possession de plusieurs oldtimers par une même personne, ce qui est une présomption évidente de collection.

Extrait Soir 26/02/99

Mon opinion.

Je pense qu'il est utile de vous préciser mon opinion car il y a maintenant 7 ans que je lutte contre toutes les fraudes qui caractérisent les "oldtimers", en les dénonçant régulièrement dans cette revue.

La proposition de l'arrêt de la détaxation automatique au 25ème anniversaire des voitures, voitures mixtes et minibus, de la part de certaines personnes pour les véhicules immatriculés 0, me heurte profondément. Vu que les taxes forfaitaires ridiculement basses incitent à la fraude, une augmentation généralisée des taxes serait acceptable.

Ce qui n'est nullement acceptable, c'est le favoritisme proposé par des affairistes et des opportunistes ne représentant qu'une minorité, pour une catégorie de véhicules.

Cette catégorie de véhicules est non contrôlée sérieusement et officiellement. Ces véhicules sont souvent très, très polluants et jamais sanctionnés. La norme actuelle dite "4,5" ne pose pas de problème, même pour des moteurs conçus avant guerre; pour satisfaire à cette norme, pas besoin de réglages préalables mais tout simplement un ensemble en bon état. C'est là qu'est tout le problème pour beaucoup.

Ces véhicules présentent également souvent des défauts techniques graves et sont des dangers ambulants pour les tiers et l'environnement.

La dispense de contrôle technique annuel a donc deux conséquences, toutes deux négatives, la fraude fiscale et la circulation sur nos routes d'épaves dangereuses et polluantes.

Il est donc logique que l'absence de contrôle technique annuel soit pénalisée fiscalement et pas l'inverse, comme proposé par certains que je ne qualifierai plus.

Il existe des collectionneurs (des vrais) soucieux par amour de l'état de leurs véhicules, pour qui le contrôle technique annuel procure une sécurité, pour eux-mêmes, pour les tiers et pour l'environnement. J'en suis, et mes véhicules sont la preuve que le contrôle technique actuel ne pose aucun problème.

Les restrictions actuelles d'usage ne seront pas respectées et ne le seront pas plus avec des plaques 0. Quand on roule dans une épave et/ou sous le couvert d'une fausse marque d'immatriculation et/ou avec une date de première immatriculation trafiquée (problèmes bien connus) ou quand on passe de l'adolescence de cyclomoteur gonflé à l'oldtimer trafiqué ou... Se soucie-t-on des restrictions imposées par une plaque 0? Bien évidemment non.

Des contrôles? J'en connais un... Et ce malgré mon implication quotidienne, depuis plus de dix ans, dans le monde des "Oldtimers".

Une tâche prioritaire, pour qui ?

Quelle est l'influence dissuasive d'une éventuelle amende (à fixer) suite à un éventuel contrôle par rapport à l'économie de taxe ?

Cette proposition d'arrêt de détaxation fiscale automatique est une incitation à la fraude, pas seulement fiscale.

La réglementation française dite "collection" avec l'interdiction de sortir de son département ou d'un département limitrophe sans devoir renvoyer une souche d'un carnet, tout profit pour la fédération française des véhicules d'époque, n'est pas respectée par les propriétaires de véhicules avec carte grise de collection.

Cela a entraîné une mise en ordre par l'Etat français via un contrôle technique obligatoire et complet.

Depuis peu, la Belgique, qui à ma connaissance était le seul pays de la Communauté européenne sans contrôle technique, a le sien.

Contrôle technique qui n'en est pas un puisque les freins sont contrôlés sans passage sur le freinomètre à rouleau et que rien de plus n'est contrôlé concernant la sécurité intrinsèque du véhicule.

La Belgique est donc le seul pays à proposer un contrôle technique uniquement des freins; ce contrôle étant valable à vie et sans limitation de kilométrage!

Peut-on appeler cela un contrôle technique ?

Question taxes de roulage également nous pourrions être le seul pays à deux taux ce qui aboutira à terme à un seul taux...

Si on regarde, près de chez nous, les taxes pour "oldtimer":

- En Angleterre, la faible taxe a été supprimée car trop chère à enrôler par John Major, quelques semaines avant les élections, mais la notion "plus de 25 ans" est remplacée par 31/12/72.

- Aux Pays-Bas, on a une taxe sur la possession car beaucoup de véhicules étaient déclarés non roulants.

- Au Grand-Duché de Luxembourg : une taxe normale.

- En Allemagne, une taxe variant selon la cylindrée.

- ...

Diverses possibilités d'augmentations généralisées existent : soit augmenter le forfait, soit une réduction à 25 ans (par exemple x% de la taxation normale), soit un blocage à une date précise,...

En ce qui concerne le contrôle de l'authenticité, seules les structures existantes permettent de garantir une neutralité essentielle.

Les alternatifs ayant déjà prouvé leur "fantaisie". (Voir "Gentleman Driver" 63 - le prix réplique).

Le copinage, l'argent et le nombre impressionnant de véhicules "problématiques" sont des éléments importants pour motiver le maintien des structures étatiques actuelles qui fonctionnent bien.

Je peux conclure en disant que le désordre actuel est dû uniquement à la possibilité de dispense de contrôle technique et de mise en conformité, donc de tout contrôle pendant plus de 30 ans et à l'incitation à la fraude que représentera toujours une taxe forfaitaire faible par rapport aux autres barèmes.

Vu ma connaissance, je suis convaincu qu'une plaque 0 sans contrôle technique

sérieux et une éventuelle taxation variable ne feront qu'accentuer les dérives actuelles.

L'avenir: danger fiscal, danger pour les libertés individuelles, danger de contrôle par des pompes à fric privées,...

NOTE : C'est un scoop : Le Ministère des Finances ne percevrait la taxe forfaitaire pour les véhicules de plus de 25 ans que pour environ 60 % des véhicules repris dans les fichiers de la DIV. C'est à dire que des dizaines de milliers de certificats d'immatriculation ou plaques sont dans la nature mais que les véhicules, dans la majorité des cas, n'existent plus.

Extrait de l'A.R 13/12/98

3° au § 2, 7° les mots "camionnettes, camions, autobus et autocars" sont remplacés par les mots "autres véhicules" et les mots "16, § 1er, alinéa premier, 23sexies, § 1er, 1° et 3°," sont insérés entre les mots "articles" et "45, § 1er, points 1° et 3°";

"Art. 23 sexies. § 1er. Indépendamment des règles concernant les contrôles périodiques, des contrôles non périodiques sont obligatoires:

- 1° à toute demande d'un agent qualifié;
- 2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, de tout véhicule :
 - a) dont le certificat de visite a été enlevé par un agent qualifié lors de la constatation d'une infraction aux dispositions du présent arrêté;
 - b) ayant fait l'objet d'une modification ou transformation ayant rapport au châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence une modification des caractéristiques techniques du véhicule;
 - c) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée;
 - d) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage ou ayant subi un sinistre total;
- 3° avant l'immatriculation d'une voiture, d'une voiture mixte, d'un minibus, d'un corbillard ou d'un véhicule au nom d'un autre titulaire.



CIRCULATION INTERNATIONALE DES MOYENS DE TRANSPORT	C.D. 570.0
DELIVRANCE DE PLAQUES D'IMMATRICULATION PAR LA DIV POUR DES OLDTIMERS	D.D. 189.322

Bruxelles, le 1er février 1999.

Distribution par les soins des Directeurs régionaux :

- à tous les offices détenteurs d'une collection ;
- au personnel des niveaux 1, 2+ et 2.

1. Depuis le 1er février 1999, la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (D.I.V.) délivre des plaques d'immatriculation qui commencent par la lettre O aux oldtimers qui remplissent les conditions visées dans le §3 de cette circulaire.

2. Les dénommées plaques O sont délivrées seulement aux détenteurs d'un certificat d'immatriculation sur lequel figure la mention "OLDTIMER".

3. Les plaques O sont délivrées uniquement aux véhicules qui sont mis en circulation depuis :

- plus de 25 ans (voitures, voitures mixtes et minibus) ou plus de 30 ans (camionnettes, camions et autocar);

Bon O.S.D. n° 61/99

- ne sont utilisés qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations autorisées, soit pour des essais en vue des manifestations réalisées entre le levé du jour et la tombée de la nuit dans un rayon de 25 km et enfin, soit pour se rendre à ces manifestations.

4. Seuls les véhicules des genres précités peuvent être considérés comme des véhicules oldtimers. Tous les véhicules d'un autre genre (tracteur agricole, dépanneuse, etc.) sont exclus.

5. Les détenteurs d'un certificat d'immatriculation OLDTIMERS, délivré avant le 1^{er} février 1999, peuvent encore utiliser leur plaque d'immatriculation déjà existante.

A l'inverse les véhicules ordinaires ou les oldtimers à usage commun ne seront pas autorisés à disposer de plaques O.

6. Le Titre XII, CHAPITRE I, de l'Instruction Circulation Internationale (D.I. 572.0) sera adapté ultérieurement.

Pour le directeur général :
Le Directeur,

E. MESTDAGH

Authenticité privée

Mon souhait pour les années qui viennent ? La suppression de la paperasserie comme les feuilles d'homologation FIA ou le carnet FIVA. J'en vois arriver avec les demandes d'engagements et je dois dire que c'est souvent tout, n'importe quoi, et réciproquement... Parce que c'est le fils du neveu de l'oncle de la tante du beau-frère du facteur, de tel "gros bonnet" ou "big cheese" - aucune nationalité n'est épargnée par le népotisme - de la fédération, "on ne peut pas refuser le coup de tampon" à telle ou telle automobile... Et, à tamponner en fermant les yeux, on risque de se salir les doigts. Nous remplissons suffisamment de paperasses administratives et professionnelles pour avoir encore à noircir du papier pour ce qui devrait, uniquement, nous amuser : rouler avec nos autos. Bonne pression d'huile.

Jacques Potherat
Extrait de "La Vie de l'Auto"

Contrôle technique à vie

Enfin, un contrôle technique à vie est par définition illogique dans la mesure où une auto s'use au gré du temps. Seule solution pour échapper au CT (ce qui est une hérésie puisqu'il en va de votre sécurité et de celle d'autrui), troquer votre carte grise normale contre une de collection avec les inconvénients qui en découlent : impossibilité de revenir en arrière, avenir incertain de cette CG, difficulté de revendre le véhicule même moins cher et, surtout, obligation de rendre compte de vos déplacements si vous sortez des départements limitrophes au vôtre. La liberté de l'automobiliste étant de plus en plus restreinte, c'est donc une solution tout à fait déraisonnable.

Extrait d'Auto
Moto Rétro

DANGER (SUITE ET PAS FIN)

TO DRIVE FREELY AND SAFETY WITH CLASSIC CAR ON EVERY ROAD
WITHOUT USELESS AND EXPENSIVE INTERMEDIARY.

Certains dirigeants de fédération ou d'association cherchent à modifier les conditions restrictives de roulage de l'article 2, §2, 7° de l'A.R. du 15 mars 1968.

"L'article 2, §2, 7° de l'arrêté royal du 15 mars 1968 vise les voitures mixtes et minibus mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et les camionnettes, camions, autobus et autocars mis en circulation depuis plus de trente ans qui ne sont utilisés qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations dûment autorisées, soit pour des essais en vue de ces manifestations, essais réalisés entre le lever du jour et la tombée de la nuit dans un rayon de 25 km, soit pour se rendre à ces manifestations."

L'A.R. du 15 décembre 1998 a remplacé les mots "camionnettes, camions, autobus et autocars" par les mots "autres véhicules" dans l'article du 15 mars 68, cet article étant soi-disant imprécis. Via toute une argutie, on essaye de semer le doute.

Cet article avait été rédigé sur base des desideratas des amateurs de l'époque. En plus de 30 ans, personne n'a été préjudicié d'aucune façon que ce soit par l'incompréhension ou l'inapplication de cet article. Pas une seule décision de justice n'existe à ce sujet.

Le but est donc d'avoir son texte qui permettra de tout contrôler et de s'enrichir. On parle même de stage pour les clubs avant de pouvoir organiser des rallyes !

L'article de mars 68 ne demande aucune modification ou précision, il faut soit le respecter ou se présenter annuellement au contrôle technique. Ce n'est pas en rêvant de conditions de roulage plus importantes, toujours sans limitation de kilométrage ou de jour pour les plaques O, que l'on freinera leur diffusion.

Ci après, un article dont je ne partage pas la totalité des idées mais qui également précise les dangers qui nous visent.

"Monsieur De Bruyne précise que, depuis, il a déposé plainte, pour abus de position dominante. Des plaintes similaires sont envisagées contre l'Historic Section ainsi que contre la F.B.V.A. au cas où leur visée lucrative obligée et monopolistique via un abus de position dominante se réaliserait.

Il y a des jugements précédents favorables à ce sujet."

Pour les certificats d'authenticité privés ou privatisés, relisez mon éditorial du "Gentleman Driver" 63 page 3 ou la page 7 du "Gentleman Driver" 88 ce qui démontre le manque total de confiance que l'on peut avoir en cette proposition.

L'inflation importante dans les prochaines années du nombre de véhicules de plus de 25 ans vu le simple vieillissement du parc automobile conduira à un nombre impressionnant et problématique d'immatriculation O.

Tout comme pour les plaques Z (1^{re} mouture) qui devaient permettre une surveillance, une dissuasion et une neutralisation des abus, on a dû constater l'échec et leur prolifération.

La solution fut donc fiscale avec les plaques Z (2^{ème} mouture) renouvelables annuellement avec l'accord préalable du Ministère de Finances et l'augmentation des taxes via le barème diesel.

Le contrôle technique ne jouera pas son rôle de régulateur naturel vu que le contrôle technique des véhicules immatriculés O relève d'un folklore délibérément voulu.

La DIV et l'ARCI laissent immatriculer des véhicules qui, il y a 25 ans, étaient neufs mais non conformes au prescrit de l'A.R. du 15 mars 1968 et qui maintenant bien évidemment ne le sont toujours pas mais sont en plus dégradés par le temps et l'usage.

N'y a-t-il que quelques 70 Corvette à la date, de 1^{ère} mise en circulation, trafiquée ? Ainsi que quelques Rolls Royce ?... N'a-t-on rien découvert depuis deux ans ? Aux Finances, poser la question revient à y répondre.

LE 21^{ÈME} SIECLE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE SERA DONC FISCAL POUR TOUS
OU NE SERA PAS.

QUAND UN VEHICULE SUR DEUX DE PLUS DE 25 ANS A SA DATE DE PREMIERE

IMMATRICULATION TRAFIQUÉE

Je ne vous ai pas encore parlé des contrôles par l'A.R.C.I. des Chevrolet Corvette et de quelques autres marques-modèles. Plusieurs dizaines de Corvette avaient l'année de première immatriculation modifiée pour des raisons essentiellement fiscales mais également techniques (homologation et contrôle technique). Les numéros de châssis ont été bloqués et jusqu'à trois années de taxe de roulage ont été réclamées par le Ministère des Finances. Cela représente la partie émergée de l'iceberg qui dérive lentement mais sûrement en direction des puristes.

Car il y a aussi ceux plus intelligents qui ont modifié l'année et le numéro de châssis sur le 705 (des livres existent avec presque tous les numéros de châssis). Si la première tentative n'est pas bonne, on a droit à d'autres tentatives...

Et tous ceux qui ont immatriculé avec des papiers d'autres Chevrolet Corvette, de Chevrolet, de Chevrolet Corvaire, de Chevrolet X, ou de n'importe quoi,...

Vu la découverte d'un très gros problème et vu les responsabilités, le contrôleur isolé a cessé toute action.

L'ESSAI RATE DE L'ARCI DE STOPPER LE FRAUDE

Ces contrôles sont inutiles vu l'adaptation rapide de la fraude. Après les contrôles de la correspondance des dates d'immatriculation et des numéros de châssis, les deux ont été modifiés. Après la surprise des contrôles fin janvier et vu l'acceptation de photocopies et l'existence de livres (Guide NADA) où tous les documents d'immatriculation notamment américains sont reproduits, il est donc possible avec une photocopieuse N&B (pas besoin d'un scanner couleur) de créer son «Title».

Et de toute façon rien ne prouve, vu l'absence de contrôle visuel par une autorité neutre (contrôle technique), que les documents même véritables correspondent bien au véhicule qui sera immatriculé.

Une solution radicale et catastrophique pour les véritables amateurs pourrait venir du Ministère des Finances: la suppression des taxes forfaitaires vu les trop nombreux abus. Mais il existe une autre solution qui pourrait faire le tri entre le bon grain et tout le reste: le contrôle technique.

Seuls les véhicules en ordre de contrôle technique et de conformité (les stations de contrôle exigent depuis toujours les documents originaux) pourraient obtenir la taxe forfaitaire. Chose logique.

Les autres trafiqués et/ou épaves roulantes seraient condamnés fiscalement.

Après tout, conserver nos véhicules en bon état, n'est-il pas la meilleure preuve de respect vis-à-vis du patrimoine automobile que nous désirons protéger ?

NEWS INTERNATIONAL: Les travaillistes britanniques après avoir voulu reporter tout à 35 ans au lieu de 25 ans ont décidé, sans que cela ne soulève la moindre vague de protestation, de réserver les taxes réduites aux véhicules antérieurs au 1 janvier 1973.



MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE
Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure
Service Circulation routière
Direction Immatriculation Véhicules

OBJET : CONTRÔLE DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES « ANCÊTRES »

A dater du 19 janvier prochain, le contrôle des demandes d'immatriculation des véhicules « ancêtres » sera attentivement effectué. En effet, trop de véhicules sont abusivement présentés comme « ANCÊTRES ».

La date de 1^{ère} mise en circulation doit particulièrement être consciencieusement examinée principalement en cas de demande pour un véhicule importé.

La date de 1^{ère} mise en circulation exacte peut seulement être vérifiée si elle est précisée par l'un des documents cités dans la recommandation 660 ou la nouvelle recommandation 777. Ces documents doivent être obligatoirement annexés à la demande d'immatriculation ou de correction de la date de 1^{ère} mise en circulation, et ils doivent également être microfilmés avec ladite demande.

Pour les véhicules considérés comme nouveaux en circulation en Belgique, et pour lesquels une immatriculation « OLD-TIMER » est demandée, la date de 1^{ère} mise en circulation doit être contrôlée et confirmée sur base de la microfiche de l'immatriculation en tant que véhicule nouveau (à demander au service de microfilmage) et à microfilmer avec la demande OLD-TIMER.

Extrait du Gentleman Driver • magazine 85 • déc. 98

CONTROLE TECHNIQUE

Dans le cadre de l'adaptation de la législation, belge aux directives européennes, il est prévu, d'instaurer un contrôle technique pour les véhicules de plus de 25 ans.

Début 1996, l'ingénieur directeur Roger Lefevre écrivait :

"En ce qui concerne les ancêtres, il est exact qu'il y a beaucoup d'abus et qu'il serait sans doute très intéressant de faire passer ces véhicules au contrôle technique au moins une fois lors de la première immatriculation en Belgique ou lors d'un changement de propriétaire.

Cela permettrait de faire le tri parmi les kitcars, les voitures reconditionnées, celles vieillies artificiellement lors du passage à la frontière ou simplement parce qu'on a employé pour l'immatriculation des documents de voitures détruites.

L'inconvénient, c'est que, pour obliger les ancêtres à passer au contrôle, nous sommes obligés de faire modifier l'A.R. du 15 mars 1968, ce n'est pas simple et cela prendra certainement plus d'un an mais nous y songeons sérieusement et étudions le problème".

Nous étions le seul pays d'Europe où existait une dispense de contrôle technique. Selon diverses sources, il s'agirait d'un contrôle administratif doublé d'un contrôle technique, "allégé, **tout en restant couplé avec les restrictions actuelles de roulage qui elles ne demandent aucune modification.** L'idéal reste donc toujours le contrôle technique annuel, afin d'éviter toute restriction et de rester libre !

Je pense que la version d'un contrôle technique valable "à vie" n'est pas crédible vu les abus possibles au niveau des modifications de carrosserie ou de mécanique, voir carrément la transplantation des "objets" d'identification sur d'autres véhicules.

On connaît déjà les kits "parfaitement en règle" grâce à d'autres véhicules bien réel. La question est de savoir si l'ARCI battra définitivement la fraude après l'échec - en partie imputable à la décentralisation - du contrôle des 705.
Wait and see. Henri Simar

Extrait du Gentleman Driver • magazine 83 • sept. 98

EDITORIAL:

F COMME...

AVERTISSEMENT: Les fraudes décrites ci-après sont connues au Ministère des Finances et au Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Raison pour laquelle cela ne me dérange pas de l'expliquer précisément par écrit comme dans les «Gentleman Driver» 48 et 63. Suite aux contrôles en cours, de nombreux propriétaires de faux «Oldtimer» ont dû payer 3 années de taxe de roulage au tarif - 25 ans car, en ce domaine, il y a prescription après 3 ans, selon les informations reçues.

On me pose souvent les mêmes questions concernant les «kit car», c'est pourquoi je vais vous exposer la situation malsaine que la dispense de contrôle technique délivrée sans retenue engendre.

J'espère que cela pourra vous éviter d'acheter n'importe quoi. La majorité des kits importés sont immatriculés comme «Oldtimer» suite au besoin ou au désir de modifier leur date réelle de construction et souvent leur véritable marque.

Exemple: Un kit d'AC Cobra, de Lotus Seven ou de Ford GT40 (pour ne citer que les principaux) est importé en Belgique et dédouané pour obtenir la vignette 705. Pour obtenir celle-ci, il ne faut pas présenter les documents d'immatriculation du pays d'origine (sauf rare exception zélée), une simple facture suffit (dont on ne vérifie rien). Dès ce moment, on a la vignette 705 avec la marque, le modèle, l'année et le numéro de châssis que l'on désire. Il ne reste plus qu'à immatriculer le 705 avec dispense de contrôle technique et le tour est joué. Personne n'a vu ce véhicule.

Résultat: on obtient un certificat d'immatriculation belge et accessoirement des plaques minéralogiques.

Des Anglais et d'autres étrangers viennent ainsi chercher des certificats d'immatriculation en Belgique pour des véhicules qui en sont dépourvus ou dont l'origine douteuse doit être «blanche».

La Belgique est le seul pays de la C.E.E. où pareil système est possible.

En 1996, il y avait 110 immatriculations en moyenne par mois avec 705 et dispense de contrôle technique. En 1997, la moyenne mensuelle est supérieure à 260! (Surtaxe diesel?)

Combien de plaques ont-elles été radiées rapidement?

Combien de véhicules neufs ou de moins de 25 ans ont-ils reçu une date de construction erronée?

N'oublions pas d'ajouter les immatriculations avec dispense de contrôle technique et certificats d'immatriculation belge.

Quel est le total mensuel des immatriculations avec dispense de contrôle technique?

Le but n'est pas seulement d'éviter une mise en conformité et un contrôle technique annuel du véhicule pour des véhicules qui ne pourront pas satisfaire le cahier des charges pour de nombreuses raisons. Mais aussi d'éviter la fiscalité normale des véhicules neufs ou récents.

Je le répète, ces véhicules n'ont rien à voir avec les véhicules dits «Oldtimer» dont ils mettent dangereusement les acquis en question par leur prolifération parasitaire.

Une autre fraude entraînée par les 705 et la dispense de contrôle technique est la modification souvent uniquement de la date de première mise en circulation. C'est suite à cela que l'on trouve des véhicules de plus de 25 ans avec des numéros de châssis à 17 positions avec digit (système qui a été utilisé seulement à partir de 1981) ou avec des marques qui n'existaient pas encore il y a 25 ans.

Le 705 remplace souvent le certificat d'immatriculation acheté dans certaines réunions de club.

Dernièrement dans la presse, au sujet d'un véhicule neuf, on pouvait lire «Le prix de la ... laisse perplexe. Il est le fruit d'une exploitation intelligente des astuces fiscales». Vous avez compris lesquelles!

Cette marque est inconnue officiellement.

Ou lors d'une concentration à Francorchamps, un importateur déclarait à la radio avoir vendu plus de 200 kits mais dont aucun ne figure sous sa véritable marque à la D.I.V.

Qu'en penser question sécurité? 200 chevaux pour 450 kilos et des freins à tambour... La majorité des kits sont dangereux car de conception et de finition fantaisiste.

Qu'en penser question assurance? Fausse déclaration à la souscription concernant la nature du risque, absence de conformité aux normes belges, non satisfaction à l'obligation de contrôle technique,...

Qu'en pensent les constructeurs dont on abuse de la marque de fabrique pour des véhicules dont ils ne sont pas les créateurs ou les responsables?

Que pensent les responsables du laxisme actuel?

Alors que les restrictions d'usage et les menaces fiscales sont de plus en plus nombreuses en Europe. Ne citons que la surtaxe de roulage importante en Allemagne pour les véhicules non équipés d'un pot catalytique. La future taxe de roulage belge basée soit sur la cylindrée soit sur les KW (tout comme pour la T.M.C.). Il faut une solution.

LA SOLUTION: un contrôle technique au moins une fois, càd avant toute immatriculation, permettrait une authentification par un organisme sérieux et compétent, c'est à dire le G.O.C.A. (Relire à ce sujet le prix réplique du «Gentleman Driver» 63).

Cela permettrait un assainissement rapide et salvateur du marché.

Et permettrait aux propriétaires, dont la majorité était de bonne foi lors de l'achat et de l'immatriculation, de conserver l'immatriculation dont ils ne sont pas responsables de la délivrance.

Je pense également que toutes les personnes âgées méritent le respect, abstraction faite de tout autre critère, il doit être de même pour les véhicules. Il faut donc avoir un contrôle technique adapté ou maintenir l'option de la dispense pour certains véhicules antérieurs à l'A.R. du 15/03/68.

Henri SIMAR JR

LE PRIX "REPLIQUE"

Ce prix a été accordé à un véhicule intitulé "LYNX JAGUAR TYPE D 1960" lors du 9me Rallye d'Élégance de l'Ascension. Parmi les trois juges, un administrateur de la Fédération Belge des Véhicules Anciens. L'organisateur est également administrateur de cette association et secrétaire de la Commission Historique de la F.I.V.A.

- La firme Lynx a été créée en 1969 et la première Type D produite en 1974.
- La Type D originale a été produite par Jaguar de juin 1954 à août 1956.
- Le numéro de châssis du véhicule primé correspond à celui d'une berline Jaguar MK VIII R.H.D. 3.4 litres automatique (B.W.).
- Selon Lynx, les seuls blocs utilisés sont des 4.2 litres et plus rarement des 3.8 litres et jamais des boîtes automatiques.
- Toutes les Lynx sont en aluminium riveté, la primée n'était qu'un "cochon plastique" comme les Anglais qualifient ces répliques.

Non, Messieurs, c'est plutôt le Grand Prix de la Fraude. Celle des taxes, de la mise en conformité, du contrôle technique annuel, ...

Votre manque de sérieux - pour ne pas le qualifier autrement - nuit à tous les véritables amateurs.

LES PLAQUES MINERALOGIQUES "V" COMME VETERAN

Tout le monde en parle depuis des mois. Après l'opération de "purification" des plaques Z, c'est à dire plus d'un tiers des immatriculations "marchand" radiées, une même opération serait possible pour les véhicules de plus de 25 ans immatriculés avec dispense de contrôle et souvent de mise en conformité.

Techniquement, c'est possible. Et cela sera encore facilité par la mention ****OLDTIMER**** présente depuis novembre 1995 sur tous les certificats d'immatriculation des véhicules déclarés plus de 25 ans et immatriculés avec dispense de contrôle technique et souvent de mise en conformité.

Sous peu, avec le remplacement des plaques existantes par les plaques européennes, un grand nettoyage sera effectué dans les listings de la D.I.V. et je vous citerai également la demande de plusieurs parquets en faveur de cette mise à jour.

LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 2, 2,7 DE L'A.R. DU 15/03/68

La question n'est plus de savoir s'il y aura une modification de législation existante mais de savoir quand et comment. Beaucoup avaient prédit la modification au 15 juin 1993 de la mention "de plus de 25 ans" par "avant le 15 juin 1968" car ils pensaient que le Ministère des Communications et de l'Infrastructure n'autorisait pas l'immatriculation de véhicules postérieurs au 15 juin 1968 sans l'obtention d'un P.V.A. après une mise en conformité.

Beaucoup de véhicule non conformes il y a 25 ans, et par conséquent toujours maintenant, obtiennent actuellement une immatriculation grâce à la dispense de contrôle technique et de mise en conformité et circulent sur nos routes sans problème.

Parmi les vrais passionnés, nous avons évidemment tous les propriétaires de véhicules d'avant 1943. Ils sont de plus en plus en minorité parmi les plus de 25 ans. Alors qu'était créée, à la fin des années soixante, uniquement pour eux, la possibilité de dispense de contrôle technique.

Pour mémoire, fin 1942, après le bombardement de Pearl Harbor par les Japonais et l'entrée en guerre des U.S.A., la production automobile fut arrêtée dans le monde entier. En 1968, les véhicules avaient tous plus de 25 ans et représentaient un patrimoine qui avait beaucoup souffert.

La grande majorité des organisations, clubs ou propriétaires des véhicules antérieurs à 1940 respectent parfaitement la législation en vigueur et ils s'y sont bien adaptés. Ils méritent toujours un traitement préférentiel.

Mais il semblerait logique, comme dans tous les pays de la Communauté européenne, d'avoir un contrôle technique préalable à l'immatriculation.

Cela permettrait d'éliminer les fraudes externes nuisibles aux véritables amateurs c'est-à-dire les modifications des dates de construction (voir les articles déjà publiés à ce sujet dans d'autres magazines) afin d'éviter la fiscalité plus lourde et/ou les contraintes administratives et l'immatriculation de véhicules qui n'existent pas "encore" pour l'expédition des documents belges à l'étranger. Je préfère ne pas assurer la promotion de ces systèmes en les détaillant.

Sans oublier le contrôle des nombreuses installations LPG bricolées et les épaves sorties de "casse".

ACTUALITE QUOTIDIENNE

Je suis amené journallement à être contacté par des personnes n'ayant qu'un véhicule de plus de 25 ans, immatriculé évidemment avec dispense de contrôle technique (c'est l'immatriculation luxembourgeoise du prolo belge). Ces véhicules sont souvent des Opel Kadett, VW K 70, Fiat 127, ...

Quand on leur refuse l'assurance à prime réduite alors qu'ils ont obtenu la dispense de contrôle technique et la taxe de roulage de moins de 1 000 BEF, ils trouvent cela illogique et ils contestent. Je ne puis que leur conseiller les assurances "club" ... Je constate que l'immatriculation avec dispense de contrôle technique est majoritaire.

PLUS LA SITUATION ACTUELLE S'AMPLIFIERA, PLUS ON RISQUE UNE SOLUTION FATALE.

HENRI SIMAR JR

EDITORIAL

ANCETRES : CONTROLE TECHNIQUE ET ABUS

Suite à la parution d'un article portant le titre ci-dessus et les réactions que j'ai reçues, vous lirez ci-après mon point de vue et des informations complémentaires.

L'auteur de cet article présent comme exposant à notre "Bourse de documents papiers automobiles" de novembre 1994 m'a proposé de le publier dans le "Gentleman Driver", j'ai décliné cette proposition.

La raison principale est que j'estime qu'il ne faut pas étaler la fraude omniprésente ce qui risque d'être nuisible à tous (taxe de roulage, contrôle technique, suspicion généralisée,...).

Concernant les véhicules importés ayant une carte de contrôle technique mais sans certificat de conformité.

Certains m'ont reproché de leur avoir expliqué la filière normale légale car celle-ci pose des problèmes de temps et de coût. Le premier reproche à ce sujet date d'il y a plusieurs années... mais attention, il existe des systèmes de contrôle.

LES SYSTEMES DE CONTROLE

Si vous déclarez une perte de certificat de visite ou de conformité, on peut contrôler sur base du numéro de plaque ou de châssis par téléphone au Ministère à Bruxelles.

Depuis le 1er mars 1989, figure sur tous les carnets d'immatriculation en case R4 un code composé de trois chiffres.

Les deux premiers sont un check digit (modulo 97) du numéro de châssis.

Et attention au suivant !

O signifie que le véhicule a été importé et immatriculé en Belgique avant le 1er mars 1989 avec une vignette 705 (douane) en carton, soit par un importateur officiel, soit par un particulier.

Ne doivent pas effectuer la mise en conformité, tous les véhicules présents et admis à la circulation en Belgique avant le 15 juin 1968.

Soit votre véhicule était en Belgique avant le 15 juin 1968 et dans ce cas pas besoin de mise en conformité. Gardez précieusement tous les documents l'attestant.

Soit il est arrivé en Belgique après le 15 juin 1968 et avant le 1er mars 1989, dans ce cas vous devez avoir un certificat de conformité délivré soit par l'importateur officiel, soit par la D.I.V.

Dans cet exposé, l'année de construction n'a pas d'importance sauf en ce qui concerne le cahier des charges pour obtenir la mise en conformité.

ATTENTION ! Pour les véhicules importés des U.S.A., d'Italie et de beaucoup d'autres pays, il n'y a qu'une date c.à.d. sans mois ou jour sur le carnet d'immatriculation, vous aurez donc d'office en Belgique la date du 15 septembre, cela trahit donc une importation non officielle... inutile donc de "mentir" si vous avez un zéro doublé d'un 15/9. L'importation officielle a un autre mois...

1 signifie que le véhicule est importé par un particulier avant ou après le 1er mars 1989 mais immatriculé de toute façon après le 1er mars 1989 avec une vignette 705 autocollante.

Après cette date, tous les cartons 705 devaient être changés en vignettes 705 autocollantes.

Les 3 chiffres sont indélébiles, vous pouvez réimmatriculer dix fois le véhicule sous des noms différents, cela ne changera rien...

Inutile donc de dilapider 62 Euros pour un second timbre fiscal et demander une seconde vignette à l'assureur...

J'"énerve" parfois quand je l'explique au téléphone mais cela ne sert à rien.

Ce n'est pas une photocopie d'un carnet belge d'un précédent propriétaire et une photocopie d'un formulaire de demande d'immatriculation sans vignette 705 (douane) qui vous éviteront tôt ou tard la mise en conformité vu le chiffre 1.

Si vous avez un certificat de visite et pas de certificat de conformité, un code 609 sera stipulé sur le certificat de visite dont la validité sera réduite à 3 mois.

2 signifie une importation par un importateur officiel après le 1er mars 1989.

3 idem sauf avec une vignette 705 à code barres.

Il existe des autres codes notamment pour les immatriculations temporaires mais cela vous intéresse-t-il ?

Le carton VI C qui atteste la conformité du véhicule aux prescriptions qui lui sont applicables sur base des articles de l'A.R. 15.03.68 concerne les véhicules dont la construction est antérieure au 15 juin 1968 (ce qui vous intéresse le plus).

Sur ce carton, sont mentionnés le genre, la marque, le type et le numéro de châssis (jamais celui de la plaque).

Il est mentionné sur cette attestation qu'elle doit suivre le véhicule et doit être présentée à toute demande du personnel de l'organisme (n.d.r. : centre de contrôle technique) agréé par le Ministère des Communications pour l'inspection automobile.

Tous les dossiers sont archivés au Ministère.

J'espère que cet article ne va pas encore augmenter le nombre de véhicules circulant avec une dispense de contrôle technique car il faut le dire rien qu'une carte, c'est mieux que rien.

Depuis le 15 juin 1993, on peut immatriculer en Belgique, sans problème, des véhicules qui ne satisfont pas à la conformité dictée par l'A.R. du 15 mars 68, grâce à la possibilité d'immatriculation avec dispense de contrôle technique qui existe pour les voitures de plus de 25 ans.

A suivre.

Henri Simar Jr.

EDITORIAL

Un avocat, dans l'Autosatisfaction, confirme mes propos au sujet des recours de compagnie d'assurance lors de sinistre avec des véhicules de plus de 25 ans circulant avec des dispenses de contrôle technique mais en dehors des conditions restrictives légales (rallyes dûment autorisés et essais en vue de ces rallyes dûment autorisés).

Il déconseille même d'offrir des plaques de type "rallye" aux participants des rallyes touristiques non dûment autorisés pour qu'on ne les repère pas... !

J'avais voulu résumer mon action de l'année 92 avec les vœux dans un éditorial puis j'ai abandonné cette idée provisoirement, car vous l'aurez tout de même.

"Henri Simar Jr, celui qui en 1992, a envoyé des dizaines de personnes (et peut-être plus) au contrôle technique avec des véhicules de plus de 25 ans".

Ils n'y croyaient pas mais ils ont réussi, sans problème (ou presque) l'examen.

N'achetez pas de véhicule sans contrôle technique, un marchand ou un vendeur peu sûr de sa marchandise, vous prétendra qu'il ne faut pas y aller. Laissez-le avec sa camelote.

A ma connaissance, tous les véhicules d'après-guerre et antérieurs au certificat de conformité (15/03/68) passent le contrôle technique et sont homologables sans problème.

Allez-y encore plus nombreux.

Extrait du Gentleman Driver • magazine 28 • mars 93

HISTOIRE D'O : LA MOG QUI M'AIMAIT



Mon cabriolet MOG et moi sommes ensemble depuis 1968. On dit d'une voiture qu'elle est fidèle, et c'était bien le cas. Tout marchait bien entre nous jusqu'à ce jour d'août dernier où j'ai lâché mes freins sentimentaux personnels, il faut bien l'avouer. Le beau temps et l'air léger m'avaient conduit à prendre la MOG pour filer faire une balade. En m'invitant, ils ne se doutaient pas que l'histoire allait friser l'apocalypse. Il y avait là Isabelle et André Jail, les demi-dieux du Sappey-en-Chartreuse, aussi habiles à vous réparer une salade de pignons qu'à vous présenter une salade de pêcheur, et puis surtout une

Mercedes 1935 avec trois personnes à bord. La portière arrière s'ouvre, car voyant le baquet droit de la MOG inoccupé, une charmante blonde en sort et me demande de l'accueillir... "Si vous voulez bien".

La délicatesse du sentiment, la spontanéité cordiale destinée à ne pas me laisser seul à bord, le charme du sourire étaient irrésistibles et aussitôt follement désirés. La voiture et moi démarrions au quart de tour.

La balade fut magnifique : Lubéron, Ventoux, Vercors et retour vers 18 heures par Grenoble où en cette fin août, il faisait encore 38°...

La température d'eau montait à cause de la traversée de la ville, hachée par les travaux de voirie, et l'on était à la limite de bouillir, ce qui pourra expliquer la suite. Cependant, ma blonde équipière et moi, nous avons pensé de moins en moins à la MOG et de plus en plus à nous-mêmes. Regards, petits gestes, contacts accidentels dans notre habitacle intime, sourires impromptus... Nous avons aussi très chaud.

Le dernier quart d'heure

Plus qu'un quart d'heure de route, le dernier quart d'heure et nous serions à l'Hôtel des Skieurs où Raphaëlle et

Christophe nous attendraient au bord de la piscine avec des jus de fruits perlant de fraîcheur...

Attaquant la montée vers le Sappey-en-Chartreuse, nous débouchons sur la route principale par un carrefour en côte où je marque le stop. La fière MOG s'était dépensée sans compter pour nous faire tourner et valser toute la journée par les petites routes ensoleillées, avec ses culbuteurs tambourinant pour la joie des cigales, et sa vitesse nous enivrant dans les senteurs de l'été provençal et alpestre. La MOG, je pense, conçut du dépit de sentir que nous l'oublions. Soudain, ce fut l'hystérie, un raté de vapor-lock et le moteur s'arrête. De cette façon sournoise, elle me rappelle qu'elle a bien chaud tandis que j'en prends à mon aise, et qu'hier soir, j'ai même préféré regardé la télé plutôt que de régler la course du frein à main comme je me l'étais promis. Donc, je n'ai pas de frein à main ! Qu'à cela ne tienne, je débraye, passe au point mort et appuie sur la pédale de frein qui s'enfonce, s'enfonce... jusqu'au tablier : plus de frein à pied, pied au plancher.

Ma vie commune avec la MOG repasse en en accéléré devant mes yeux, mon esprit refuse de comprendre ou d'admettre : il n'y a rien de pire que de se sentir aspiré par la déclivité. En me dévissant le cou, mais qu'importe, j'arrive à contrôler la direction de notre course effrénée. Et si

une voiture montait ? Je pense à nous frotter contre un des ces murs pour nous arrêter, mais je me braque mentalement, moi qui en quarante ans de conduite n'ai jamais froissé une aile... Notre vitesse s'accroît inexorablement ; encore 100 m de toboggan et nous déboucherons au milieu d'un carrefour comptant épicerie, boulangerie, pharmacie et trolleybus. Le mieux serait de se faire le tabac, c'est ça, partir en fumée ! Caramba, le cauchemar cessera-t-il ? Que j'aimerais remonter le temps plutôt que de descendre cette rue à toute vitesse en arrière...

Je transpire, je perds un litre de sueur en un clin d'oeil. Une solution, il me faut une solution, mes oreilles sifflent, mon esprit aimerait s'égarer au-delà de ces murs oppressants qui réduisent l'existence entière à ce boyau déclinant qui nous aspire vers ses murs menaçants. Ce vapor-lock cérébral guette un défaut dans ma cuirasse de vieux briscard des trapennelles... Je le sens, je vais céder, rejoindre moi aussi le point mort comme la MOG et me laisser basculer dans le vide.

Ah, fatalité, fille ivre de la panique. Auriez-vous craint de n'avoir plus de freins, à l'arrêt dans une montée familière ? Qui aurait imaginé que sa plus fidèle voiture se rebiffe si perfidement ? Impulsivement, je réagis au délire, brise la spirale diabolique : le maelström de

l'absurde doit être dominé. Il faut un choc profond aux entrailles de la MOG qui trahit ma confiance en elle. Et saisissant à deux mains le levier de vitesses, je me détermine d'un bloc. Mon esprit prend une consistance minérale... han ! Je rentre d'un seul coup la marche arrière, le moteur tousse brièvement et repars. Je débraye, donne un grand coup d'accélérateur et re-han, rentre la première. Sollicité par la transmission qui tourne à l'inverse de son mouvement, le moteur a bloqué les roues mais la boîte a résisté. Notre folle course est enrayée, les pneus recrachent le gravillon qu'ils raclent abondamment. Les cantonniers avaient posé ça et là des emplâtres qui nous servent d'embrayage.

J'en ai oublié un moment ma compagne. Je la regarde, elle ne m'a pas quitté des yeux.

J'exulte, le reste ne compte plus, ses yeux brillent trop pour qu'une larme n'en soit pas la cause. Rien ne lui a échappé du drame interne qui m'a assailli, ni de ma lutte triomphante contre la folie où nous précipitait la MOG, rivale pleine de dépit en voie de commettre l'irréparable.

**Tout est bien qui finit bien !
L'auto ancienne fait beaucoup pour le rapprochement des couples, c'est encore ce que met en lumière cette histoire de vapor-lock et de frein.**