



L'édito

Tout le monde a pu voir les photos de ces vieux véhicules dont on ne veut plus, rangés sur les parkings des ports, en partance pour l'Afrique où ils vont désormais arpenter les rues des grandes métropoles déjà fort polluées.

On est en droit de se demander si les autorités ne devraient pas considérer ces « épaves » comme des véhicules en fin de vie et faire subir à leurs détenteurs les mêmes contraintes que celles imposées en cas de perte totale technique. Nous ne voulons plus de ces véhicules dans notre pays mais nous autorisons ceux-ci à polluer notre planète à partir d'un autre endroit, comme si la couche d'ozone était plus résistante là-bas !

Entretemps, le Parlement wallon a validé le décret fixant l'interdiction aux véhicules les plus polluants de rouler sur son territoire. Nous en reprenons les grandes lignes dans ce numéro.

La rédaction



Le mot du Président

Un peu de théorie ! Rappelons le rôle de l'Expert en Automobile défini dans la Loi organisant notre Profession. L'article 4 est très clair : c'est l'Expert qui définit le montant du dommage subi après accident.

Il est d'habitude que le devis établi par le réparateur choisi par le client sinistré soit accepté ou fasse l'objet de la discussion avec l'Expert désigné pour arriver à un accord contradictoire et que le véhicule soit réparé chez ce réparateur mais cela reste un usage !

Le réparateur établit son devis sur base de ses propres paramètres. Si aucun accord n'est possible avec celui-ci, c'est l'Expert qui doit avoir le dernier mot en tenant compte du marché de la réparation dans le secteur, à qualité égale !

La loi privatise clairement la fixation d'un dommage après accident à l'Expert en Automobiles. En pratique, le véhicule doit pouvoir être réparé dans les règles de l'art pour le prix fixé par l'Expert.

Aucun réparateur ne peut imposer son chiffrage et les paramètres le constituant. Cela reste « contradictoire » dans un marché concurrentiel ; Si cela ne l'est pas avec le réparateur initialement choisi, l'Expert veillera à ce que son chiffrage le soit avec d'autres acteurs du marché.

Le principe est simple :

- L'Expert chiffre le dommage après examen du véhicule, ou des photographies de celui-ci ; cette valorisation doit permettre de remettre le véhicule en état dans les règles de l'art.
- Le sinistré fait réparer où il veut ou ne fait pas réparer.
- Si les revendications du réparateur pressenti ne sont pas acceptables pour l'Expert chargé du chiffrage, le sinistré peut choisir de réparer à un prix « hors marché » (en payant la différence) ou d'aller ailleurs ou de ne pas réparer. Le dommage est fixé « à un prix de marché » !

Dans la majorité des cas il n'y a aucune difficulté ; Seuls quelques réparateurs posent problèmes, n'ayant pas bien cerné le rôle d'un chacun.

Ajoutons que personne ne dit qu'un réparateur ne peut pas demander ce qu'il souhaite ; mais personne ne dit non plus qu'il faille à l'Expert, intervenant dans un dossier après accident, accepter ces revendications !!

Si nous étions tous conscients de ces réalités, il y aurait moins de contre-expertises stériles !

Bonnes réflexions et surtout bons chiffrages.

P. Sorel,
Président

L'agenda

NATIONAL

16/03/2019 – 28/04/2019

Mini 60 years
Autoworld

INTERNATIONAL

10/04/2019 – 14/04/2019

Techno Classica
Essen

14/06/2019 – 15/06/2019

Assemblée Générale F.I.E.A.
Istanbul





Echos du national

L'A.G. Statutaire de l'UPEX a réuni ce 22 mars 2019 à la Maison de l'Automobile 124 participants qui ont pris connaissance du « Bilan Moral annuel », du « Bilan financier » où ils ont validé la nouvelle cotisation annuelle de 275 € et participé à une formation validée IEA de 2h concernant « Renault, Euro6d temp: contexte, impact, FAP, SCRd & water CAC ».

Signe de la bonne santé de notre Union et de l'intérêt qui lui est porté, 27 membres stagiaires et effectifs y ont été intronisés.

Echos de l' I.E.A.

Les points à l'O.J. de l'A.G. de l'IEA du 22/2/2019 concernant les comptes de l'exercice écoulé, les budgets et cotisation 2019 en ont été "suspendus" faute d'avoir été examinés dans les temps par le Ministre D. Ducarme.

Par contre l'assemblée a voté en faveur du remaniement du projet de textes précisant les cas où "l'expertise à distance" n'est pas admise. Une Assemblée Générale Extraordinaire sera organisée, à une date encore indéterminée, pour traiter des sujets ci-avant précisés "en suspens"

Vu sur le web



Avec 15 des 36 Ferrari 250 GTO en même temps en piste, le Goodwood Revival peut se targuer d'être le festival le plus prestigieux du monde. La valeur cumulée de ces bolides peut être évaluée à plus de 600 millions d'euros !

La plus connue d'entre elles est celle arborant la plaque 250 GTO dont le propriétaire n'est autre que Nick Mason, le batteur de Pink Floyd, véritable gentleman dans la vie et dans les paddocks. Mais une fois en course, ces pilotes ne font pas dans la dentelle, comme on peut le voir dans la vidéo

En bref...

HAGI INDICES JANUARY 2019

	*PRICE	% mo	% ytd
HAGI Top	350.62	- 2.08	- 2.08
HAGI P	331.99	- 2.27	- 2.27
HAGI F	354.04	1.02	1.02
HAGI Top Ex. P & F	358.48	- 4.59	- 4.59
HAGI MBCI**	200.01	- 3.29	- 3.29
HAGI LPS Index	98.02	- 0.21	- 0.21
S&P Global 1200	2261.90	7.52	7.52

*HAGI Inception values £100 on 31.12.2008, HAGI MBCI £100 on 31.12.2011
HAGI LPS £100 on 31.12.2017

• Depuis qu'il a culminé à 361,1 fin septembre, l'index HAGI Ferrari a légèrement baissé lors de chacun des 3 mois successifs pour afficher un recul trimestriel de 1,92% à 354,16 fin novembre. C'est un scénario à la mesure des autres secteurs du marché, la plupart ayant connu un pic au 3^e trimestre avant de redescendre. Durant la période de forte croissance jusqu'en 2018, il y a eu de spectaculaires variations de performances. Cela ne semble plus être le cas. Concernant spécifiquement les Ferrari, le niveau actuel de l'index est exactement celui de début septembre 2017. Les spéculateurs ne jouent plus. Aujourd'hui l'acheteur type est l'investisseur passionné et connaisseur qui fait preuve de discernement.

(Top = véhicules historiques exceptionnel / P = Porsche / F = Ferrari / Ex. P&F = Top sans Porsche ni Ferrari / MBCI = Mercedes-Benz depuis 2012 / LPS = Lamborghini)



check Car-Pass

• À partir du 1er mars, outre les kilométrages, le Car-Pass contiendra d'autres infos. L'acheteur pourra ainsi se faire une meilleure image de la voiture. De quelles infos s'agit-il ?

- La norme Euro : cette donnée influe sur la fiscalité du véhicule et conditionne aussi l'accès aux zones à basses émissions.
- Les émissions de CO2 : Toute la fiscalité automobile repose sur ce critère. La méthode de test, NEDC ou WLTP sera également indiquée. Si disponibles, les deux valeurs seront reprises.
- Mention du contrôle après accident : l'acheteur pourra lire sur le Car-Pass qu'un contrôle après accident doit encore avoir lieu.
- À partir du 1er janvier 2020, le Car-Pass précisera s'il existe encore des actions de rappel ouvertes. Les constructeurs ou importateurs seront tenus à le signaler à l'ASBL.

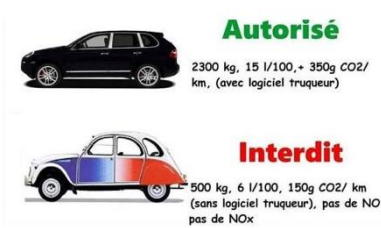
Lorsqu'un marchand met un véhicule en vente, il est obligé d'afficher les infos du Car-Pass dans l'annonce ou dans son showroom. Il pourra interroger Car-Pass par voie électronique. Les sites des entreprises ainsi que les portails devront insérer un lien vers une page internet qui contient les données dont dispose Car-Pass du véhicule en question. L'internaute reconnaîtra ce lien grâce au logo « check Car Pass ».



• Quatre bornes du réseau "Charge.Brussels" sont entrées en service à Evere.

La concession pour le placement et l'exploitation de cet équipement a été attribuée à l'opérateur néerlandais Pitpoint présent depuis 2015 en Belgique (Anvers, Gand,...), dans le reste du Benelux, en France et en Allemagne. Les bornes délivrent de l'électricité verte à 100%. 100 autres bornes de recharge seront installées dans les prochains mois sur l'ensemble du territoire de la Région pour constituer le réseau de base.

Nouveau décret wallon



La Wallonie a voté un décret qui fixe les restrictions de circulation établies à partir des normes Euro. Dès 2023, plus question d'y faire circuler un véhicule qui ne répond pas au moins à la norme Euro 2. Cette interdiction s'applique également à tous les véhicules étrangers. Ces mêmes véhicules ne pourront déjà plus rentrer dans les LEZ : en effet le décret prévoit également que les communes wallonnes peuvent de leur propre initiative, de manière permanente ou temporaire, instaurer une ou plusieurs LEZ (zone de basses émissions) sur leur territoire. Cela aura certainement une incidence sur la valeur de marché de certains modèles.

Il y a cependant une série d'exceptions à ces limites de circulation : les véhicules d'urgence et d'assistance, les engins militaires et les véhicules qui n'effectuent pas plus de 3.000 km/an seront exemptés. De quoi rassurer les possesseurs des young- et oldtimers. Ce qui est étonnant, c'est que le décret a été préparé sans y introduire une réforme de la fiscalité automobile contrairement à l'exemple flamand où les véhicules propres sont avantagés d'autant que, d'ici aux premières échéances wallonnes, les autres régions du pays auront certainement édicté leurs propres règles, ce qui rendra encore plus complexe une situation devenant incompréhensible pour le citoyen.

Rappelons au passage que Bruxelles envisage l'interdiction totale des Diesel pour 2030.

		2023	2024	2025	2026-2027	2028-2029	>2030			2020-2021	2022-2024	2025
EURO 0	Essence	Red	Red	Red	Red	Red	Red	EURO 0	Essence	Red	Red	Red
	Diesel	Red	Red	Red	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 1	Essence	Red	Red	Red	Red	Red	Red	EURO 1	Essence	Red	Red	Red
	Diesel	Red	Red	Red	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 2	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 2	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 3	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 3	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 4	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 4	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 5	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 5	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 6	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 6	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red
EURO 6 d temp	Essence	Green	Green	Green	Red	Red	Red	EURO 6 d	Essence	Green	Green	Red
	Diesel	Green	Green	Green	Red	Red	Red		Diesel	Red	Red	Red

Calendrier des interdictions de circulation en Wallonie

... et dans les futures LEZ wallonnes

Message de la FBVA

En Wallonie, et contrairement à ce qui avait été décidé auparavant, les véhicules de plus de 50 ans, qui sont déjà immatriculés et qui possèdent le certificat de visite 'Etat du Véhicule', ne doivent plus se présenter au contrôle technique. Ces véhicules restent dispensés et ne doivent pas faire changer le certificat de visite.

Le passage au contrôle technique est donc uniquement obligatoire pour :

- les véhicules de la catégorie 30 à 50 ans, et ce avant le 20.05.2021 (convocation sera envoyée) ;
- les véhicules en vue de leur immatriculation ;
- les véhicules immatriculés, qui, pour n'importe quelle raison, ne possèdent pas encore de certificat de visite 'Etat du véhicule'.

*
* *



Ces photos illustrent à suffisance l'importance de contrôler ou de faire contrôler son oldtimer même dans les cas où il n'y a plus d'obligation. Il faut garder à l'esprit que la structure de ces véhicules n'a absolument pas la même résistance et ni la capacité d'absorption des chocs qu'un véhicule actuel. Sans parler de l'inexistence des airbags...