



L'édito

Il est de bon ton, en début d'année, de formuler les meilleurs vœux pour l'année qui commence.

D'aucuns diront, et tous l'espèrent, qu'elle ne pourra être que meilleure que l'année écoulée, tant les restrictions dues à ce satané virus ont chamboulé notre vie familiale, sociale et professionnelle.

Notre Union a également subi les aléas dictés par la pandémie, à telle enseigne qu'il n'a pas été possible de réunir en présentiel le Conseil de Direction ni les diverses commissions de travail.

Ces dernières ont cependant pu œuvrer en continuant les chantiers déjà entamés, avec parfois – et pour cause – un rendement moindre qu'à l'accoutumée.

Ce qui ne nous a pas échappé en revanche, ce sont les nouvelles mesures coercitives imaginées pour l'année nouvelle par nos gouvernants et qui vont affecter l'automobiliste dans la vie de tous les jours.

Bonne année cependant et bonne lecture.

La rédaction



Le mot du Président

En ce début d'année, revenons sur la « réglementation des véhicules en fin de vie » :

Dans le cadre de nos missions nous voyons des véhicules en perte totale technique, que nous signalons, mais parfois aussi d'autres véhicules qui peuvent être considérés comme des véhicules « en fin de vie ».

Ces derniers eux aussi ne peuvent qu'être renvoyés vers des « centres agréés ».

Dans les trois régions, les dispositions légales prévoient que les véhicules qui répondent à un ou plusieurs des critères suivants doivent être considérés comme des véhicules en fin de vie et rejoindre donc la catégorie des « véhicules hors d'usage » :

- il n'est pas possible de présenter un contrôle technique et un carnet d'immatriculation valides dans un délai d'un mois ;
- le dernier certificat de contrôle technique valide a expiré depuis plus de deux ans ;
- le véhicule est âgé de 6 ans et n'a jamais été contrôlé ;
- le véhicule est une perte totale technique.

L'expert doit en informer le propriétaire, en précisant que le véhicule est uniquement destiné au démontage ou à la récupération de pièces.

Dans ces cas également, les véhicules doivent être considérés comme des « véhicules hors d'usage » et ne peuvent être conduits que dans des « centres agréés ».

Merci déjà d'y être attentif.

Bonne Année 2021,
Prenez soins de vous et des vôtres.

P.Sorel
Président UPEX

L'agenda

NATIONAL

Jusqu'au 24/01/2021

Mazda 100 Years

Skoda 125 Years

Autoworld

26/03/2021

Assemblée Générale UPEX

FORMATIONS

Il est vivement recommandé de se rendre régulièrement sur le site de l'Institut pour s'informer de l'annulation de certaines formations suite au Covid-19

Nouvelle grille « grêle »

Vous pouvez prendre connaissance de la nouvelle grille de calcul pour les dégâts de grêle proposée par l'UPEX. Elle se trouve désormais en ligne sur le site, dans la rubrique Documentation. Elle a été élaborée conjointement avec nos confrères néerlandais du NIVRE



Vu sur le web



Avec l'affichage tête haute en réalité augmentée, Volkswagen ouvre un nouveau chapitre dans les affichages d'informations pour le conducteur. Le système projette des informations importantes sur le pare-brise, dans deux champs et niveaux distincts. La grande fenêtre pour les affichages dynamiques se trouve à une distance virtuelle d'environ 10 mètres dans le champ de vision. Les informations des systèmes d'assistance ainsi que les flèches de direction de la navigation apparaissent dans cette fenêtre longue portée. La fenêtre de proximité se trouve en dessous, sous la forme d'une bande plate et présente la vitesse actuelle, les panneaux de signalisation ainsi que les symboles d'assistance et de navigation sous forme d'affichages statiques.

Actualités : ce qui change en 2021...

- Tous les nouveaux modèles sont désormais équipés d'un récepteur compatible DAB+. L'échéance des émissions en FM n'a cependant pas encore été annoncée.
- BMW annonce la sortie imminente de trois nouveaux modèles électriques : les iX, iX3 et i4. Rien d'étonnant si on considère que 23% des BMW immatriculées en Belgique en 2020 ont été des modèles hybrides rechargeables ou électriques.
- La vitesse maximale dans les 19 communes de la Région Bruxelloise est passée à 30 km/h. Seuls quelques axes principaux sont limités à 50 km/h. En zone de rencontre, la vitesse est de 20 km/h. Hors agglomération la vitesse maximale passe de 90 km/h à 70 km/h. Sur autoroute, cela reste 120 km/h et le ring est à 100 km/h dans ses parties flamandes et bruxelloises.
- Depuis le 1^{er} janvier, seules les voitures répondant aux normes Euro 6d peuvent être immatriculées comme neuves. Toutes les voitures en Euro 6d-Temp qui étaient encore en stock vont constituer de bonnes offres en occasion.
- Les constructeurs doivent dès cette année atteindre une moyenne de 95 g CO₂/km dans l'ensemble de leur gamme pour éviter les amendes européennes.
- La valeur CO₂ de référence pour le calcul de l'ATN (Avantage de Toute Nature) passe de 91 g/km à 84 g/km pour les diesel et de 111 g/km à 102 g/km pour l'essence
- Si le certificat d'homologation affiche la valeur CO₂ uniquement selon le cycle WLTP, c'est celle-ci qui servira au calcul des diverses taxes, impôts, cotisation de solidarité, déductions fiscales et ATN. Il est donc intéressant de vérifier si la valeur en NEDC 2.0 peut encore être retenue lors de l'achat d'un véhicule.
- En Flandre, seuls les véhicules full électriques ou à hydrogène sont à l'avenir dispensés de TMC et de taxe de roulage. Les propriétaires des véhicules hybrides ou roulant au CNG payeront donc ces taxes.
- On parle également de taxer les pick-up neufs à usage privé comme les autres voitures particulières, dès que les régions se seront accordées sur le sujet.
- Les régions vont harmoniser l'âge à atteindre pour qualifier un véhicule d'ancêtre. Ce sera 30 ans. Bruxelles va y aller progressivement : pour bénéficier de la taxe réduite, le véhicule devra avoir 26 ans en 2021, 27 ans en 2022 et ainsi de suite jusqu'en 2025.
- Il rest à déterminer qui va récolter les données de l'OBFCM (On Board Fuel Consumption Meter) présent sur les nouveaux modèles depuis 2020. Ce travail sera sans doute une prérogative des stations de contrôle technique.
- Les plaques du type Z-AAA-001, Y-AAA-001 et V-AAA-001 présentées dans la newsletter de juin 2020 vont voir le jour.
- JAC, BAIC, DFSK, Serres ou encore Lynk&Co sont les marques de voitures chinoises qui débarquent en Belgique cette année. Les taxis BYD et les MG ZS ne seront plus seuls sur nos routes.

Perte totale technique

Souvenez-vous de ces images désolantes parues dans la newsletter de mai 2014, où l'on voyait une Miura en rue à Londres se consumer en attendant l'intervention des pompiers. La conception de l'alimentation en carburant sur ce modèle était imparfaite, la voiture étant connue pour un risque d'incendie du compartiment moteur dû à une combustion (à cause de la chaleur des collecteurs d'échappement) de l'essence en excès s'échappant des carburateurs en cas de blocage des flotteurs en position basse. Une autre Miura, française cette fois, avait connu pareil déboire. Vraie perte totale technique de type Y, elle a cependant été entièrement réparée, grâce à la compétence des artisans qui lui ont refaçonné les éléments déformés ou détruits.



Fake news

Après une saison 2020 désastreuse en Formule 1, Ferrari ne veut plus entendre parler de celles qui ne lui ont permis de décrocher qu'une 6^{ème} place sur 10 dans le classement des constructeurs. Ces monoplaces n'ont pas reçu la même attention que la Miura.

Elles ont donc été déclarées « en fin de vie » et confiées à une entreprise membre de Febelauto qui va les recycler.

