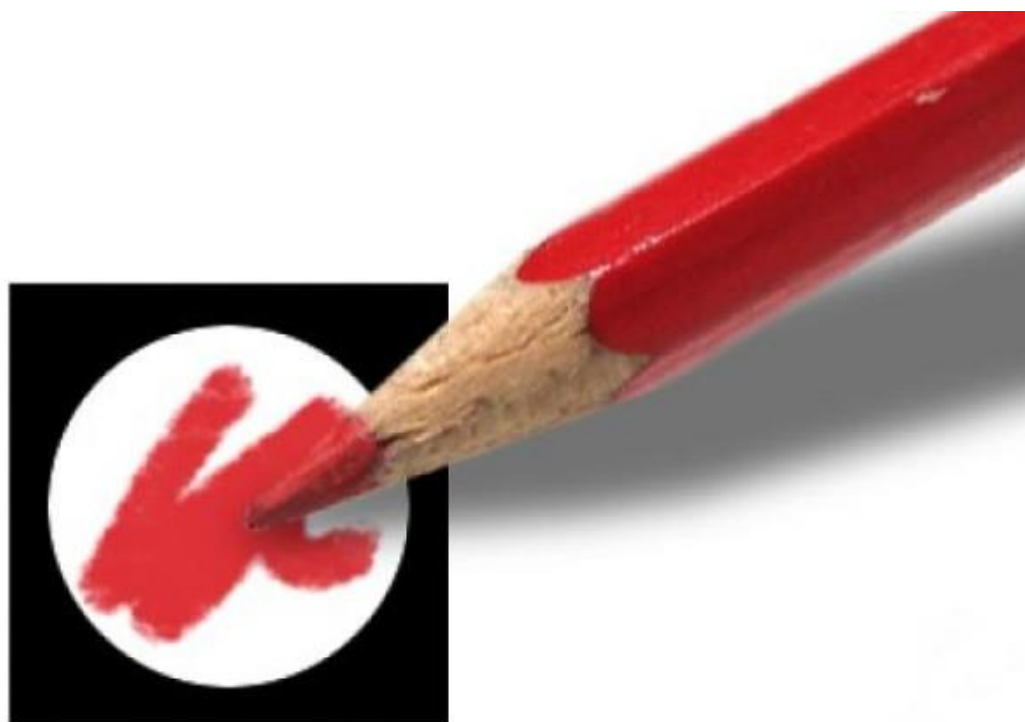




9 juin 2024

L'enjeu électoral pour nos véhicules historiques



INTRODUCTION

Le 9 juin sera un jour important, puisque c'est à cette date que les citoyens pourront faire entendre leur voix auprès du monde politique.

Naturellement, des questions telles que le pouvoir d'achat, l'emploi, l'éducation, la migration, ... étaient les sujets les plus discutés au cours des derniers débats politiques et sont d'une très grande importance.

Pour la BEHVA, c'est l'occasion idéale de vous informer sur ce que les différents gouvernements du pays ont réalisé au cours du dernier règne.

Dans ce dossier, nous donnons un aperçu des changements qui ont été ou non apportés à notre secteur.

En outre, nous avons posé, à tous les partis politiques, une série de questions relatives à nos véhicules historiques. Nous estimons donc qu'il est important de vous présenter les points de vue de ces partis politiques.

Nous reproduisons uniquement les réponses des partis qui ont répondu à nos questions.

Après les élections, la BEHVA annoncera son Livre Blanc avec ses attentes pour les prochains gouvernements et les ministres compétents.

Peeter Henning
CEO BEHVA

RÉALISATIONS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL 2019-2024

Les partis majoritaires du gouvernement fédéral 2019 - 2024 se composent du Parti Socialiste (PS), Ecolo/Groen, Mouvement Réformateur (MR), Open Vlaamse Liberalen en Democraten (Open VLD), Christen Democratisch en Vlaams (CD&V) en Vooruit.

Dans le domaine des véhicules historiques, le gouvernement fédéral est responsable de tout ce qui concerne l'immatriculation des véhicules, c'est-à-dire les plaques d'immatriculation délivrées par la DIV.

La BEHVA avait soumis, à Georges Gilkinet (Ecolo), Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité, les dossiers suivants :

1. Rendre l'application WebDIV accessible aux véhicules historiques.

Ceci a été partiellement réalisé mais cette application WebDIV n'est toujours pas disponible pour toutes les catégories de véhicules.

2. Restitution de l'ancien certificat d'immatriculation étranger au nouveau propriétaire.

Aucune réponse négative ou positive n'a été reçue à ce jour, malgré le fait qu'il est très facile de l'annuler lors du contrôle technique.

3. Obtention d'une plaque d'immatriculation de collection.

Le ministre a formulé un avis négatif à ce sujet.

4. Annulation du certificat d'immatriculation pour les véhicules motorisés à deux et trois roues jusqu'à 125 cm³.

Le peu de bureaux de poste disponibles pour effectuer cette procédure provoque des déplacements considérables. Cette question a été soulevée par la BEHVA pour l'étendre à tous les bureaux de poste, mais elle n'a pas été suivie d'effet.

RÉALISATIONS DU GOUVERNEMENT RÉGIONAL BRUXELLES-CAPITALE 2019-2024

Les partis majoritaires du gouvernement fédéral 2019 - 2024 se composent du Parti Socialiste (PS), Ecolo/Groen, Open Vlaamse Liberalen en Democraten (Open VLD), Défi et one-brussels-Vooruit.

Dans le domaine des véhicules historiques, les gouvernements régionaux sont responsables de tout ce qui concerne l'environnement, la fiscalité et le contrôle technique.

L'environnement et le LEZ (Low Emission Zone) – Ministre Alain Maron

La dispense pour les véhicules historiques sous le statut 'Oldtimer' a été maintenue et reste d'application pour les véhicules de minimum 30 ans d'âge et immatriculé sous plaque 'O' (ou plaque personnalisée avec autocollant rouge 'Old').

Fiscalité – Ministre Sven Gatz

Aucune modification n'a eu lieu au niveau de la fiscalité pour nos véhicules historiques.

Contrôle technique – Ministre Elke Van den Brandt

Aucune modification n'a été apportée au contrôle technique périodique.

RÉALISATIONS DU GOUVERNEMENT RÉGIONAL WALLON 2019-2024

Les partis majoritaires au sein du Gouvernement régional wallon 2019-2024 sont le Parti socialiste (PS), Ecolo et le Mouvement réformateur (MR).

Dans le domaine des véhicules historiques, les gouvernements régionaux sont compétents pour tout ce qui concerne l'environnement, la fiscalité et le contrôle technique.

L'environnement et la LEZ (Low Emission Zone) – Ministre Céline Tellier

Le décret de 2019 visant à faire du territoire wallon une LEZ à part entière a récemment été abandonné. Aucune LEZ n'a donc été introduite en Wallonie.

La fiscalité – Ministre Adrien Dolimont

Aucune modification n'a été apportée à la taxation de nos véhicules historiques immatriculés sous plaque « O » (ou une plaque personnalisée avec un autocollant rouge « Old »).

Contrôle technique – Ministres Valérie De Bue et Philippe Henry

Aucune modification n'a été apportée à la réglementation relative au contrôle technique périodique.

RÉALISATIONS DU GOUVERNEMENT RÉGIONAL FLAMAND 2019-2024

Les partis majoritaires au sein du Gouvernement régional flamand 2019-2024 sont Nieuw-Vlaamse Alliantie (N-VA), Open Vlaamse Liberalen en Democraten (Open VLD), Christen Democratisch en Vlaams (CD&V).

Dans le domaine des véhicules historiques, les autorités régionales sont responsables de tout ce qui concerne l'environnement, la fiscalité et le contrôle technique.

L'environnement et la LEZ (Low Emission Zone) - Ministre Zuhal Demir (N-VA)

Suite à la décision du Conseil d'Etat de février 2022, le gouvernement flamand a décidé en juillet 2023 de mettre les véhicules historiques sur un pied d'égalité avec tous les véhicules modernes, ce qui signifie qu'il n'y a plus de mesure favorable et qu'un maximum de 12 laissez-passer journaliers peuvent être demandés par an.

Grâce à la pression de la BEHVA et de nombreux autres organismes et particuliers, le fusil a récemment été changée d'épaule et l'accès gratuit est désormais accordé aux véhicules historiques âgés d'au moins 30 ans et immatriculés avec sous plaque « O » (ou plaque personnalisée avec un autocollant rouge « Old »).

Attention : l'accès ne se fait pas automatiquement et doit faire l'objet d'une demande individuelle.

Fiscalité – Ministre Matthias Diependaele (N-VA)

Le gouvernement flamand a augmenté le montant forfaitaire à 99,90 euros. Une augmentation de plus de 150 % !

Contrôle technique - Ministre Lydia Peeters

De légères améliorations ont été apportées à la réglementation sur le contrôle technique périodique. Ainsi, nous avons obtenu une exemption pour les véhicules fabriqués avant le 01.01.1926.

POSITIONS DES PARTIS POLITIQUES

La BEHVA a posé, à tous les partis politiques francophones, un certain nombre de questions en vue de connaître leur position au sujet du futur des véhicules historiques.

Ci-après vous trouverez leurs réponses **reprises textuellement**.

Rappel : certains partis politiques n'ont pas réagi.

L'utilisation de véhicules historiques

L'utilisation des véhicules historiques est définie par la réglementation fédérale et la délivrance d'une plaque d'immatriculation spécifique.

Question :

Que pense votre parti de la réglementation actuelle sur l'utilisation des véhicules historiques?

Ecolo

« Nous pensons que la réglementation actuelle est bien équilibrée permettant aux propriétaires de véhicules historiques de pouvoir les utiliser de manière récréatives. D'un point de vue environnemental, ces véhicules historiques ayant des performances énergétiques inférieures aux véhicules plus récents et émettant des particules dans l'air nocives pour notre santé, il est normal que leur usage soit limité au quotidien et que leur circulation dans des zones densément peuplées soit strictement limitée voire interdite »

Les Engagés

« Les véhicules anciens doivent être considérés comme un patrimoine à conserver absolument.

Par véhicules anciens, nous entendons tout véhicule de + de 30 ans conservés dans son état (proche) de l'origine.

Par le biais d'une carte blanche du Moniteur automobile, nous planchons également sur un statut pour les véhicules youngtimer en vue d'encourager à une meilleure conservation de ces véhicules dans le temps. »

MR

« En ce qui concerne la réglementation sur l'utilisation des véhicules historiques nous sommes globalement en accord avec la législation actuelle. Cependant, nous pensons que certains aménagements pourraient avoir lieu comme la possibilité d'une immatriculation "partielle" ne donnant droit, pour les personnes qui le souhaitent, à une circulation du véhicule que durant certains mois déterminés (par exemple d'avril à octobre). Les aspects liés à la fiscalité pourraient ainsi être modulés en fonction de l'immatriculation du véhicule. »

PTB

« Nous considérons les véhicules historiques comme un patrimoine automobile. Nous laissons aux passionnés le plaisir d'exercer leur hobby. Cela signifie que nous soutenons les réglementations actuelles relatives à l'utilisation des véhicules historiques et que nous n'avons pas l'intention d'imposer des restrictions qui entraveraient l'utilisation des voitures de collection. Nous reconnaissons la valeur et l'importance de ces véhicules, tant sur le plan culturel qu'historique, et nous nous efforçons de continuer à permettre aux passionnés de profiter de leurs véhicules. »

Contrôle technique périodique

L'inspection périodique des véhicules historiques a été introduite dans les trois régions, mais pas avec la même périodicité et/ou réglementation.

Question :

Que pense votre parti de la réglementation actuelle sur le contrôle technique des véhicules historiques ?

Ecolo

« Nous estimons que la réglementation actuelle permet de trouver un équilibre entre les différentes catégories de véhicules historiques et qu'elle permet d'anticiper le fait que les véhicules qui entrent aujourd'hui en ligne de compte pour cette catégorie sont des véhicules qui comportent déjà des technologies plus modernes au niveau de la sécurité (ABS, EPS, assistance à la conduite,...) mais également au niveau des performances environnementales (filtre à particules, pot catalytique, type de motorisation,...) »

Les Engagés

« Le contrôle technique ne doit pas être considéré comme une sanction mais bien comme une opportunité d'effectuer un contrôle périodique sur le véhicule, pour autant bien entendu qu'il soit spécifique aux véhicules anciens et reste accessible financièrement dans le temps. C'est aussi une garantie de contrôle du km en cas de revente grâce au carpass. Ce contrôle doit être réalisé en fonction des prescriptions du constructeur d'origine (par exemple, si à l'origine, le véhicule ne comprenait pas d'antibrouillard ou de rétroviseur extérieur, il n'y a pas lieu d'obliger le propriétaire à en installer un). Une uniformisation entre les trois régions serait toutefois la bienvenue. De plus, nous devons prévoir une dispense pour les véhicules historiques de plus de 50 ans »

MR

« Nous sommes favorables à une réglementation la plus lisible et compréhensible possible afin que les propriétaires d'oldtimers (comme ceux de véhicules "conventionnels") puissent être traités sur un pied d'égalité. Nous pensons de manière générale que toute réglementation sur le sujet doit tenir compte des spécificités techniques ainsi que celles liées à l'utilisation des oldtimers sans pour autant renoncer à la sécurité de leurs passagers et des autres usagers de la route. »

PTB

« Nous ne nous opposons pas à un contrôle périodique par des experts, car les véhicules historiques participent à la circulation. Mais nous voulons que la voix des propriétaires de véhicules historiques puissent être entendues pour élaborer la réglementation relative au contrôle technique (périodicité et règles). Ils sont experts de la question et n'ont aucun intérêt à voir leurs véhicules s'abîmer ou être dangereux pour eux ou les autres usagers de la route. Ensuite, nous voulons une unification des règles du contrôle technique. Ce n'est normal qu'un Bruxellois, un Flamand et un Wallon ne soient pas traités sur un pied d'égalité pour une même activité et un même véhicule. »

Contrôle technique - libéralisation

En Flandre, la libéralisation du contrôle technique a été vigoureusement poursuivie au cours des derniers mois.

Question :

Quelle est la position de votre parti sur cette libéralisation et, à votre avis, devrait-elle être étendue aux véhicules historiques ?

Ecolo

« Nous ne voyons pas d'objections à partir du moment où les critères d'examen des véhicules historiques sont respectés et conformes à la législation belge »

Les Engagés

« Si par libéralisation, on entend autoriser les propriétaires à passer le contrôle technique de leur véhicule dans un garage, alors nous n'y sommes pas favorables. Nous préférons confier cette mission à un organisme indépendant. Il faut éviter qu'une structure en charge du contrôle soit à la fois juge et partie.

Il est cependant important que la satisfaction de l'utilisateur du contrôle technique soit évaluée de façon objective, par exemple lui permettant de donner son avis sur l'accueil, la ponctualité, l'impartialité du traitement, le professionnalisme... En cas d'insatisfaction, l'utilisateur doit avoir la possibilité de changer de centre de contrôle technique (même après un refus). »

MR

« Nous ne nous prononçons pas sur les évolutions législatives en Flandre. »

PTB

« Nous ne sommes pas favorables à une libéralisation du contrôle technique. Nous préférons conserver et renforcer les services actuels, avec suffisamment de moyens et de personnels pour éviter les longs délais d'attente. »

Fiscalité

La fiscalité est un élément important pour les budgets des différentes régions.

Questions :

Que pense votre parti de la réglementation actuelle sur les différentes taxes (annuelle et TMC) imposées aux véhicules historiques ?

Si la taxation au km devait voir le jour, s'appliquerait-il également à l'utilisation des véhicules historiques ?

Ecolo

« De manière générale, nous proposons une révision de la taxation automobile en Belgique afin de mieux prendre en compte l'utilisation ainsi que des critères importants comme la masse, la puissance ou encore les émissions des véhicules. Dans cette optique, la taxation des véhicules historiques serait également réexaminée à la lumière de ces enjeux. En ce qui concerne la taxation kilométrique intelligente, nous estimons que tout véhicule qui se déplace devrait y être soumis. Cependant, nous considérons que certains correctifs ou mécanismes d'accompagnement doivent être mis en place; notamment pour les personnes disposant de bas revenus. La question des véhicules historiques pourrait faire l'objet d'un régime particulier mais les modalités précises doivent encore être définies. »

Les Engagés

« De manière générale, nous souhaitons maintenir un régime juste et proportionnel pour les véhicules historiques. Certaines études montrent qu'ils ne parcourent que 1.000 km en moyenne par an et ne représentent qu'une partie marginale du parc automobile. Bien entretenus, ils font aussi partie de notre patrimoine.

Les Engagés sont opposés à la taxe kilométrique. Ce système serait :

- Discriminatoire pour les travailleurs
- Discriminatoire pour les zones rurales où les transports en commun sont insuffisants voire inexistantes
- Discriminatoire pour les zones étendues

Il existe déjà une taxe kilométrique par le simple fait qu'un véhicule consomme de l'énergie pour se mouvoir, énergie soumise soit à la TVA et aux accises. »

MR

« Notre parti ne souhaite pas une augmentation de la taxation kilométrique sur les véhicules historiques.

Il n'est pas facile de vous répondre sans connaître précisément ce que vous entendez par « véhicule historique ». Parle-t-on des plaques O avec 30 ans d'âge ? Si oui, nous ne souhaitons pas les intégrer dans la taxation au km – mais nous ne souhaitons cette taxation au km pour personne »

PTB

« Nous sommes opposés à l'augmentation de la fiscalité automobile en général, donc également sur les oldtimers. Dans ce sens, nous nous opposons à l'augmentation de la taxe de circulation décidée en Flandre en 2021 par le ministre flamand des finances et du budget, Matthias Diependaele (N-VA). Nous sommes également opposé à la mise en place d'une taxe kilométrique, donc également pour les véhicules anciens. »

Low Emission Zone (LEZ)

Au cours des dernières semaines, la LEZ en Flandre a connu un net revirement pour les véhicules historiques.

Question :

Quelle est la position de votre parti sur les règles actuelles de la LEZ pour les véhicules historiques, et des modifications seront-elles apportées à l'avenir ?

Ecolo

« La qualité de l'air est une mesure qui nous tient particulièrement à coeur. Nous savons que les véhicules thermiques ont un impact direct sur la qualité de l'air et donc sur la santé. Nous estimons que tout le monde a le droit de respirer un air sain et de qualité.

A Bruxelles, nous confirmons notre volonté d'interdire la circulation des moteurs diesel d'ici 2030 et des moteurs à essence/hybride d'ici 2035. C'est une question de santé publique et les véhicules historique doivent également répondre à cette réglementation.

En Wallonie, nous avons récemment fait annuler le projet de ZBE à l'échelle de la région car les études ont démontré le peu d'intérêt de cette ZBE. Par contre, nous soutenons la mise en place de ZBE au niveau des grandes agglomérations wallonnes afin d'améliorer la qualité de l'air et la santé de toutes et tous. De la même manière qu'à Bruxelles, l'objectif est d'instaurer des critères qui interdiront progressivement la circulation des véhicules les plus polluants dans ces ZBE »

Les Engagés

« Les engagés ne sont pas favorables au déploiement d'une LEZ généralisée en Wallonie, tant qu'il n'existe pas de véritable aide à l'achat d'un nouveau véhicule. De plus, nous devons tenir compte du caractère essentiellement rural de la Wallonie. Les problèmes liés à la qualité de l'air se situent surtout dans les zones plus densément peuplées (villes, agglomérations...) et aux abords des autoroutes (notamment en raison du charroi de poids-lourds).

Si demain, la LEZ devait être réactivée par le Gouvernement wallon, nous demanderons qu'un soutien financier soit instauré pour rendre plus abordable l'achat d'un véhicule conforme aux normes. Nous souhaitons aussi permettre aux véhicules qui ont un faible kilométrage annuel de bénéficier d'une dérogation. Actuellement, le plafond est fixé à 3.000 km maximum. Nous demanderons de relever ce seuil au minimum à 5.000 km. Et nous demanderons une évaluation pour comprendre si ce seuil est adapté ou doit évoluer.

Les véhicules ancêtres doivent pouvoir être considérés dans cette exemption. »

MR

« En ce qui concerne les LEZ, nous pensons que les véhicules historiques doivent systématiquement être exemptés de restriction, sauf en cas d'utilisation manifestement excessive sortant du cadre récréatif (par exemple pour des trajets du quotidien entre le domicile et le travail). Les oldtimers ne doivent cependant pas devenir une niche utilisée à mauvais escient par certains conducteurs désireux de court-circuiter la législation environnementale ou fiscale. Précisons également que le MR réclame une révision du calendrier défini pour la LEZ à Bruxelles et que le projet de LEZ généralisé à l'ensemble du territoire wallon a déjà été abandonné il y a quelques semaines. »

PTB

« Les véhicules historiques font partie du patrimoine. Ils ont un impact particulièrement limité sur la qualité de l'air et l'environnement. Le kilométrage annuel moyen d'une voiture de collection est inférieur à 2 000 kilomètres. La moyenne des kilomètres parcourus dans une zone LEZ est donc encore beaucoup plus faible. Pour le PTB, les véhicules historiques peuvent être exclus de la réglementation des LEZ. Ils bénéficient d'un statut distinct. Nous voulons également que la réglementation soit la même dans tout le pays. Pour nous, les personnes âgées doivent pouvoir entrer gratuitement dans la ville, comme c'est le cas à Bruxelles. »

Carburants synthétiques

L'avenir et la protection de notre planète nous tiennent également à cœur. Avec les passionnés de véhicules historiques, la BEHVA veut apporter sa pierre à l'édifice. Plusieurs tests ont montré que les carburants synthétiques sont une solution pour ces véhicules.

Question :

Que pense votre parti de l'utilisation de nouveaux carburants synthétiques neutres en carbone qui pourraient être utilisés par nos véhicules historiques afin de préserver la survie de notre hobby.

Ecolo

« Il n'existe actuellement aucune technologie performante capable de produire des carburants de synthèse zéro émission. Tout comme nous ne souhaitons pas que des hectares de champs cultivables servent à produire de l'agro carburant au lieu de nous nourrir. Nous pensons que l'avenir des véhicules historiques se trouve donc au niveau du "retrofit électrique". Sous cette législature, nous avons fait passer une loi permettant la transformation de vieux véhicules thermiques en véhicules électriques. L'avenir se trouve donc dans cette filière et non dans la fabrication de carburants de synthèse ou d'agro carburant »

Les Engagés

« Notre mouvement n'est pas favorable à l'électrification généralisée des véhicules mais défend plutôt la diversification des solutions. Le « tout à l'électrique » est une fausse bonne solution et n'est pas adapté à tous les usages et zones géographiques. L'électrification d'une partie du parc automobile est nécessaire mais nous ne devons pas fermer la porte à d'autres alternatives technologiques. Nous aurons probablement besoin de plusieurs solutions pour totalement décarboner le transport : électricité, hydrogène, biofuel de nouvelle génération, carburants synthétiques...

Ce principe de neutralité technologique, nous l'avons défendu au Parlement européen, par l'intermédiaire de notre eurodéputé Benoît LUTGEN, qui a d'ailleurs voté contre l'interdiction de la vente de véhicules thermiques à partir de 2035 dans l'UE. Pour nous, les constructeurs automobiles, les producteurs énergétiques et les laboratoires ont besoin qu'on leur offre des perspectives pour développer des innovations différentes du moteur électrique. »

MR

« Le Mouvement Réformateur est favorable à une neutralité technologique qui consiste en une poursuite et un développement de l'ensemble des solutions existantes et futures en matière de e-carburants et de solutions décarbonées en général. Les carburants de synthèse, comme toutes les autres solutions de mobilité "verte" seront donc toujours favorablement considérés par le MR. »

PTB

« Nous ne sommes pas favorables à un développement à grande échelle des carburants de synthèse. Car leur production consomme bien plus d'énergie que le passage direct à la mobilité électrique. Par contre, pour des usages particuliers et ciblés, lorsque l'électrification directe n'est pas possible, par exemple pour les oldtimers, cela peut être un moyen efficace de réduire les émissions polluantes et les émissions de gaz à effet de serre. »

Patrimoine et protection des consommateurs

Les répliques, les oldtimers nouvellement construits, les kits cars, ... apparaissent de plus en plus dans le monde des véhicules historiques. Les autorités administratives, telles que le contrôle technique et la DIV, n'ont plus les connaissances nécessaires pour distinguer les vrais oldtimers des 'faux' ou 'lookalike' véhicules.

La BEHVA souhaite protéger l'avenir des générations futures en identifiant clairement les véhicules historiques dans un registre du patrimoine, après qu'ils aient été contrôlés par un réseau d'experts mis en place par la BEHVA.

Question :

Êtes-vous prêt à soutenir la BEHVA dans la mise en place d'un registre patrimonial spécifique pour les véhicules historiques afin de contribuer à la protection du patrimoine mobile ?

Ecolo

« Nous veillerons à ce que le cadre légal qui adresse la question des véhicules historiques en Belgique puissent assurer le respect des normes de sécurité et des conditions d'homologation de ces véhicules. Nous resterons également vigilant sur le plan européen à ce que les véhicules qui circulent et/ou qui sont vendus en Europe respectent les normes et le cadre européen en la matière »

Les Engagés

« Les Engagés continuent et continueront à défendre et protéger les véhicules historiques qui se rapprochent le plus de l'origine. Par conséquent, la BEHVA (ou tout autre organisme homologué et compétent, capable de différencier la copie de l'origine) devrait pouvoir jouer un rôle d'observateur/expert/régulateur en la matière. »

MR

« Toute initiative visant à clarifier la situation administrative de certains véhicules et leur authenticité historique sera toujours bien accueillie. Le MR voit d'un œil favorable la participation du secteur dans toute forme de démarche visant ce but. »

PTB

« Oui, nous sommes prêts à soutenir le BEHVA dans l'établissement d'un registre des véhicules anciens pour protéger ce patrimoine social, industriel et culturel important, notamment en Belgique »