

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 Jr*

BELGIQUE

La Libre Belgique - Mercredi 9 septembre 1998

Jean-Jacques Viseur veut s'attaquer à la pollution automobile par la fiscalité

- Mais voilà des mois que le Ministre des Finances a dans ses tiroirs des projets de révision de la fiscalité automobile !

Maintenant, ils arrivent sur la table. Croire qu'on va changer les comportements sans l'outil de la fiscalité est inexact. "Ma liberté c'est ma voiture" ? Oui, mais alors il faut en assumer toutes les conséquences, bien dire que l'on renonce à des obligations comme la réduction des normes de pollution, et verser des larmes de crocodile sur les files aux entrées des villes. Je sais bien que les lobbies vont se manifester, que les camionneurs vont se sentir visés... Mais on ne peut pas renoncer à jouer un rôle en la

matière et dire en même temps qu'on se sent responsables de la transmission à ses enfants d'un environnement meilleur.

- Concrètement ?

Cette fiscalité serait braquée sur un certain nombre de pollutions particulières. Des petits moteurs surgonflés de certains modèles GTI polluent plus qu'un moteur classique...

- Serait-ce une opération budgétairement neutre ?

Idéalement oui. Mais ça pourrait amener pour certains modèles une réduction de 10 ou 15 pc de la taxe de cir-

culution, et l'inverse pour d'autres. Je songe aussi à des mesures d'appoint : par exemple, que l'utilisation des parkings de dissuasion à l'entrée des villes soit fiscalement déductible, ou qu'on aille vers une déductibilité totale des abonnements ferroviaires. Mais ce serait complémentaire. S'y limiter est insuffisant. Il ne faut pas que des incitants. Il faut intervenir plus directement sur certains facteurs de pollution plus importants. Le débat est ouvert. Je viendrai avec un paquet de propositions aux délibérations budgétaires. On risque de me dire qu'on est trop près des élections ? Mais de grâce, que la politique mette ses actes en relation avec ses paroles.