

PLUS OU MOINS 25 ANS...

Régulièrement, vous êtes nombreux à nous interroger pour connaître les critères retenus qui déterminent l'acceptation de l'assurance au tarif "collection" malheureusement, la réponse n'est pas si simple et tout ne peut être dévoilé.

Tous les intervenants du marché, qu'ils soient professionnels ou particuliers, ont leur propre acceptation même s'il existe un critère commun qui qualifie "de collection" tout véhicule de plus de 25 ans.

Mais ce critère suffit-il ?

N'est-il pas trop général, en intégrant tous les ans des productions de grandes séries ? N'est-il pas au contraire trop réducteur, en excluant de la "norme" des automobiles de moins de 25 ans, dignes d'intérêt et qui représentent un véritable patrimoine industriel ? Autant de questions sans réponse !

Pour leur part, les assureurs estiment qu'un véhicule de collection est un engin qui représente un intérêt certain pour les collectionneurs ou qui s'inscrit dans un ensemble justifiant leur notion de collection. Après avoir longuement étudié la conférence du dé à coudre et de la densité du papier carbone, la technocratie a ainsi posé la pierre d'achoppement de ce que nous appelons dans notre jargon : la sélection du risque. En clair, on n'en sait pas plus !

Au nom de cette définition, nous devrions donc considérer une Bugatti 35B indifféremment d'un Peugeot J7 qui transporte des gravats à longueur de journée !

Plus sérieusement, la plupart des courtiers spécialisés, qui partagent souvent la passion de leur client et qui maîtrisent donc mieux la connaissance du risque, ont adapté leurs conditions de souscription. En ce qui nous concerne, nous avons procédé à un découpage de

tranches d'âges par millésimes de circulation, inspiré de l'évolution du marché, des modèles de véhicules et de nos statistiques sinistres.

Nous distinguons 3 périodes :

° Jusqu'au 15/06/68

Dans le cadre arbitraire de cette limite, nous ne fixons à priori aucune restriction de marques ou de modèles, considérant que les séries produites durant ces années ne présentent pas de risques aggravants et que leur intérêt historique est unanime.

° Du 15/06/68 au 31/12/85

Notre souscription devient plus sélective en excluant certains véhicules. Pour des raisons qui semblent évidentes, nous refusons de garantir par exemple les RENAULT Supercinq, 25, FORD Transit, HONDA Civic, TALBOT Horizon, Solara et autres VOLKSWAGEN Passat, Jetta, Polo...

Ces années-là sont les plus controversées et alimentent la polémique car elles éprouvent davantage les limites de la règle "des 25 ans". En effet, comment ne pas se demander si une Safrane ou un 806 ne pourraient pas prétendre d'ici quelques années à la plaque O, dont nous rappelons à certains propriétaires que la finalité n'est pas d'échapper au contrôle technique annuel ?

Le seul critère de l'ancienneté suffit-il ou suffira-t-il à éviter le risque de banalisation du véhicule d'époque ?

Le débat est ouvert, mais dans les conditions actuelles, nous sommes contraints par les règles d'évaluation technique en matière d'assurance, à distinguer les véhicules anciens des véhicules de collection.

° A partir du 1/01/1986

Au cours de cette période contemporaine, nous n'acceptons de garantir qu'une liste exhaustive de constructeurs de

prestige tels que FERRARI, ASTON MARTIN, MORGAN, JAGUAR dont les séries limitées accèdent généralement au marché de la collection dès leur sortie d'usine. Précisons que ce découpage de période n'a pas d'autres ambitions qu'une aide de souscription et une orientation d'appréciation. En aucun cas, il ne peut s'agir d'une règle irréversible qui interdirait de relativiser en intégrant notamment le profil du propriétaire.

De ce point de vue, la notion relationnelle est essentielle, mais pas exclusive.

Il y a peu de temps, nous accueillons un amateur d'ALPINE RENAULT. Il possède en effet pas moins de 14 modèles, de l'A108 coupé et cabriolet à la berlinette A110 aux multiples motorisations !

Pour chacun des véhicules, il dispose d'un cahier individuel sur lequel figure l'historique, la revue de presse, le nombre de kilomètres parcourus par étape, la nature des pannes rencontrées, le descriptif des réparations etc...

La flotte est complétée par une V6 Turbo de 1986, entièrement restaurée pour un coût de 78.000 BEF, et une A610 Turbo de 1994, avec 3.500 Km d'origine ! Quel discours, quelle argumentation, quelle cohérence n'auraient pas indigné ce passionné si nous avions dû exclure ces 2 derniers véhicules au nom d'une sacro-sainte définition établie arbitrairement ? Sans aucune hésitation, nous avons donc garanti la totalité de la flotte par un contrat... "collection" !

Cet exemple illustre bien la difficulté à établir des règles simples et générales qui suffiraient à résoudre tous les cas de figures et à moins d'une solution radicale, il est possible que le problème ne se pose encore pour longtemps.