

Instruction N°SPW/DO2.215/INS.CT/2018-103/2021 rév. 1
destinée aux organismes agréés d'inspection automobile
Contrôle des véhicules ancêtres immatriculés sous plaque « O »

Table des matières

1. PRÉSENTATION	4
2. CHAMP D'APPLICATION.....	4
3. PRINCIPES DE BASE.....	4
4. MODALITES DE CONTRÔLE	5
4.1. Règles de périodicité	5
4.2. Règles de présentation pour la période transitoire	6
4.3. Véhicules initialement soumis au rapport d'identification.....	6
4.4. Véhicules d'intervention	6
4.5. Contrôle après accident	7
5. CARACTERE HISTORIQUE.....	7
5.1. Définition :.....	7
5.2. Dossier en vue de la détermination du caractère historique	8
5.2.1. Photos du véhicule :	8
5.2.2. Documents.....	8
5.2.3. Rapport d'expertise (annexe 4) :	8
5.3. Suivi du dossier de reconnaissance du caractère historique	9
5.4. Remarques à mentionner sur le CCT.....	9
5.5. Particularités d'un caractère historique déjà octroyé	9
5.5.1. Contrôle technique en vue d'un changement de propriétaire (hors transfert).....	9
5.5.2. Contrôle technique complet à la demande du client	9
5.5.3. Transfert d'un parent vers son enfant, entre époux ou entre cohabitants légaux.....	10
6. PROCÉDURE DE CONTRÔLE	10
6.1. Identification	11
6.1.1. Numéro de châssis.....	11
6.1.2. Certificat d'immatriculation	11

6.1.3. Plaques d'immatriculation.....	11
6.1.4. Certificat de conformité	12
6.1.5. Plaquette d'identification.....	12
6.2. Freinage.....	12
6.2.1. Tests des freins	12
6.2.2. Vérification du système de freinage.....	13
6.3. Direction.....	13
6.4. Visibilité.....	14
6.4.1. Pare-brise.....	14
6.4.2. Dispositifs de vision indirecte (Rétroviseurs)	14
6.4.3. Essuie-glace.....	14
6.4.4. Lave-glace	14
6.5. Feux - dispositifs réfléchissant et équipement électrique	14
6.6. Essieux, roues et pneus.....	15
6.6.1. Essieux	15
6.6.2. Roues et pneus	16
6.7. Suspension	16
6.7.1. Surbaissement	17
6.7.2. Rehaussement	17
6.8. Châssis et accessoires du châssis	18
6.8.1. Protection latérale.....	18
6.8.2. Accouplement - octroi des masses tractables.....	18
6.8.3. Performances moteur.....	19
6.8.4. Appuie-tête.....	20
6.8.5. Garde-boue / bavettes	20
6.9. Autre matériel	20
6.9.1. Ceintures de sécurité.....	20
6.9.2. Extincteur.....	20
6.9.3. Triangle de danger	21
6.9.4. Tachygraphe et limiteur de vitesse.....	21
6.9.5. Tableau de bord (indicateur de vitesse et kilométrique - Car-Pass)	22
6.10. Nuisances	22
6.10.1. Essence / LPG.....	22
6.10.2. Diesel	23
6.10.3. Installation GAZ	23
6.11. Autres transformations.....	23
6.11.1. Généralités.....	23
6.11.2. Création d'un dossier suite à une transformation	24

7. TARIFICATION	25
7.1. Contrôle technique périodique ou en vue de changement de propriétaire.....	25
7.2. Caractère historique.....	25
8. DATE D'APPLICATION.....	26
ANNEXES.....	27
Annexe 1. Transformations	27
1.1. Exemples de transformations acceptées :	27
1.2. Transformations interdites :	27
1.3. Transformations soumises à étude :	28
1.4. Transformations à autoriser d'office :	28
1.5. Attestation de changement de moteur.	30
Annexe 2. Flowcharts procédures à caractère historique	31
Annexe 2.1. Procédure initiale.....	32
Annexe 2.2. Changement de régime.....	33
Annexe 3. Questions / Réponses.....	34
Annexe 4. Rapport d'expertise.....	38
Annexe 5. Fiche technique constructeur	42

1. PRÉSENTATION

Depuis le 20.05.2018, de nouvelles dispositions¹ sont d'application pour le contrôle technique des véhicules immatriculés sous plaque 'ancêtre' ou en vue de l'être.

Cette instruction a pour but de consolider les nouveaux principes ainsi que les modifications intervenues.

2. CHAMP D'APPLICATION

Sont soumis à cette instruction :

- Les véhicules mis en circulation depuis au moins vingt-cinq ans, immatriculés sous plaque 'ancêtre', ou en vue de l'être ;
- Les véhicules de compétition de la catégorie 1 (admis en circulation libre) ainsi que de la catégorie 2 (interdits à la circulation normale) et immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont soumis à ce contrôle technique 'ancêtre' ainsi qu'à l'instruction 'Contrôle technique des véhicules destinés à la compétition' ;
- Les véhicules suivants sont soumis au contrôle technique 'ancêtre' mais pas au contrôle technique périodique :
 - o Tracteurs agricoles et forestiers lents ;
 - o Véhicules à chenilles ;
 - o Véhicules lents.

3. PRINCIPES DE BASE

- Les ancêtres de catégories M, N, O, et Tb ou assimilés sont soumis à un contrôle technique périodique ;
- Ils ne sont pas soumis au contrôle technique spécifique 'occasion', ni à la visite administrative avant immatriculation, ni à la délivrance du rapport d'identification ;
- Le contrôle technique 'ancêtre' est basé sur l'annexe 15 de l'AR du 15.03.1968 qui reprend le contenu des points de contrôles, de leurs défaillances et sanctions possibles.
- Toutefois, aucun véhicule ne peut être utilisé sur la voie publique s'il est, en ce qui concerne son entretien et son fonctionnement, dans un état qui met en danger la sécurité routière (art. 26 de l'AR du 15.03.1968).

- ¹ La Directive 2014/45/EU ;
- L'Arrêté du Gouvernement Wallon du 17.05.2018 modifiant l'Arrêté Royal du 15.03.1968.

- Le(s) manuel(s) sert (servent) également de base pour les contrôles à l'exception des particularités prévues dans cette instruction ;
- En vue de l'immatriculation sous plaque 'ancêtre', un contrôle technique périodique 'ancêtre' est effectué, et une demande d'immatriculation est délivrée si aucune défaillance donnant lieu à une représentation n'est constatée. La case X10 de la demande d'immatriculation reprendra la mention « uniquement ancêtre » ;
- Les règles générales de délivrance du Car-Pass s'appliquent. La notion de contrôle technique 'occasion' est remplacée par la notion de 'changement de propriétaire' ;
- Le contrôle technique périodique 'ancêtre' peut être effectué dans toutes les stations ;
- Le contrôle technique des véhicules ancêtres importés et présentés pour la 1^{ère} fois en Belgique peut être effectué dans toutes les stations, et non plus nécessairement dans les stations habilitées pour les procédures 'conformités' ;
- Le contrôle technique en vue de la reconnaissance du caractère historique est réalisée uniquement dans les stations désignées pour ce type de contrôle.

4. MODALITES DE CONTRÔLE

4.1. RÈGLES DE PÉRIODICITÉ

- Les véhicules âgés entre 25 et 30 ans et immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont soumis à un contrôle technique périodique 'ancêtre' suivant les modalités de périodicités habituelles décrites à l'article 23ter de l'AR du 15.03.1968 (VP = 1 an, KG = 2 ans, Bus/Cars = 3 mois + bonus éventuel, ...) ;
- Les véhicules âgés entre 30 et 50 ans et immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont soumis à un contrôle technique périodique 'ancêtre' tous les 2 ans ;
- Les véhicules âgés entre 30 et 50 ans immatriculés sous plaque 'ancêtre' et classifiés en tant que « véhicules à caractère historique » sont dispensés de contrôle technique périodique ;
- Les véhicules âgés de plus de 50 ans et immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont dispensés de contrôle technique périodique ;
- Les véhicules de compétition immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont soumis aux périodicités du tableau ci-dessous. La fiche technique individuelle (ASAF, CSN, VAS, ...) reste d'application et prévaut sur la réglementation 'ancêtre'.

Catégorie	Âge	Classification	Validité technique	Validité compétition
Cat.1	25 à 30 ans	-	1 an	1 an
	30 à 50 ans	Non historique	2 ans	
		Historique	Non soumis au contrôle technique périodique	
> 50 ans	Historique ou non historique	Non soumis au contrôle technique périodique		
Cat.2	Tous âges	Historique ou non historique	Interdit	6 mois

Ces périodicités peuvent bien entendu être raccourcies suite à la réalisation de contrôles spécifiques (ex : validité réservoir LPG, ...).

4.2. RÈGLES DE PRÉSENTATION POUR LA PÉRIODE TRANSITOIRE

Les véhicules immatriculés sous plaque ancêtre sont soumis aux critères de l'AGW depuis sa date d'entrée en vigueur le 20.05.2018.

Une période transitoire organise la 1^{ère} présentation des véhicules endéans les 36 mois, c.-à-d. au plus tard le 19.05.2021.

À partir du 20.05.2021, les règles du retard doivent être appliquées.

4.3. VÉHICULES INITIALEMENT SOUMIS AU RAPPORT D'IDENTIFICATION

Sous immatriculation 'ancêtre', ne sont pas d'application :

- Le rapport d'identification ;
- La pesée ;
- La régularisation administrative après immatriculation ;
- L'attribution du nombre de places ;
- La vignette utilitaire.

4.4. VÉHICULES D'INTERVENTION

Ces véhicules peuvent être présentés avec leur équipement d'origine (marquages, couleurs, feux bleus, sirène, ...).

Toutefois, ces véhicules ainsi équipés ne peuvent pas circuler tels quels sur la voie publique. Cela relève uniquement de la responsabilité de l'utilisateur qui doit notamment occulter ces marquages et accessoires. De ce fait, aucune sanction ne sera appliquée pour ces dispositifs mais la remarque suivante sera reprise sur le certificat de contrôle technique pour tous les véhicules d'intervention même si les éléments sont déjà masqués lors de la présentation :

6.2.9.b/A/4 Véhicule d'intervention ancêtre : Marquage et / ou feux bleus à masquer sur la voie publique

4.5. CONTRÔLE APRÈS ACCIDENT

Les véhicules immatriculés sous plaque 'ancêtre' sont soumis au contrôle technique après accident (art. 25 de l'AR du 15.03.1968).

Les véhicules accidentés / détériorés pour quelque cause que ce soit peuvent uniquement être remis en circulation, après réparation, s'ils offrent toutes les garanties de sécurité pour la circulation et répondent aux prescriptions réglementaires.

Ce contrôle est d'application pour tous les véhicules accidentés / détériorés à partir du 02.01.2019.

Il peut s'agir d'accidents nécessitant un CAA ou d'une procédure de réhabilitation.

Pour les véhicules accidentés / détériorés avant le 02.01.2019, un CAA ou une procédure de réhabilitation ne doivent pas être effectués, mais la station ne doit pas pour autant désigner le véhicule ! Si le véhicule prétend à nouveau à une immatriculation normale, ces procédures deviennent obligatoires.

5. CARACTERE HISTORIQUE

La détermination du caractère s'effectue uniquement à la demande du client, et nécessite toujours un contrôle technique complet.

5.1. DÉFINITION :

Tout véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- Construit ou mis en circulation pour la première fois il y a au moins trente ans ;
- Son type usine n'est plus produit ;
- Préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine.

Outre les options initialement prévues par le constructeur pour cette version du modèle, les modifications suivantes sont autorisées tout en maintenant le caractère historique du véhicule :

- Modifications prévues d'époque par le constructeur ;
- Modifications ou changement de châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant (par exemple châssis 2cv) ;
- Remplacement de pneumatiques diagonaux par des radiaux ;

- Ajout du feu anti brouillard arrière ;
- Modifications des phares pour répondre aux exigences de circulation à droite ;
- Modifications imposées par la réglementation ou par l'autorité.

Un véhicule pour lequel certains accessoires ou équipements, initialement prévus par le constructeur, ne sont plus présents, n'est plus considéré comme véhicule à caractère historique.

5.2. DOSSIER EN VUE DE LA DÉTERMINATION DU CARACTÈRE HISTORIQUE

Les Flowcharts en [annexe 2.1 et 2.2](#) décrivent avec précision les différentes procédures.

La détermination du caractère historique d'un véhicule doit être établie en complétant systématiquement un dossier composé de :

5.2.1. Photos du véhicule :

- Vue de la face avant, de la face arrière et de profil ;
- Vue du n° de châssis et de la plaquette d'identification (si présente) ;
- Vue de l'intérieur du capot moteur ;
- Vue de l'aménagement intérieur ;
- Vue du dessous ;
- Vue du ou des éléments qui provoqueraient un doute ou un refus de l'octroi du caractère historique.

5.2.2. Documents

- Le certificat d'immatriculation ;
- Le certificat de conformité (si disponible) ;
- Les documents mentionnés au [point 5.2.3.](#) (si disponibles).

5.2.3. Rapport d'expertise ([annexe 4](#)) :

Les outils suivants peuvent éventuellement aider à compléter le rapport d'expertise :

- La fiche technique constructeur ([annexe 5](#)) :

Pour que cette fiche technique soit prise en compte :

- o Les données reprises sur cette fiche doivent répondre à l'ensemble des champs obligatoires du rapport d'expertise ;
 - o La fiche technique doit être dûment signée par une personne autorisée à signer les certificats de conformité (Fiche 500).
- L'agrégation :
 - o Si le véhicule fait l'objet d'un PVA belge, l'extrait de PVA disponible en station peut être comparé au véhicule.

- Autres types de documentation :
 - o Une fiche de renseignements auprès de la BEHVA (FBVA) ou d'une autre fédération uniquement sur base volontaire ;
 - o Toute documentation technique pertinente produite par le client.

5.3. SUIVI DU DOSSIER DE RECONNAISSANCE DU CARACTÈRE HISTORIQUE

- Si le caractère historique est octroyé directement par la station, le dossier complet doit être conservé via WTAS ;
- Si le caractère historique est refusé directement par la station, le dossier complet doit être également archivé dans WTAS ;
- Si la station n'est pas en mesure de statuer sur la détermination du caractère historique, le dossier complet doit être transmis via WTAS pour avis du SPW. Les éléments pour lesquels la station émet un doute sur l'aspect originel doivent être explicitement décrits et illustrés à l'aide de photos précises.

5.4. REMARQUES À MENTIONNER SUR LE CCT

B.627/1/4 : ANCETRE : Véhicule à caractère historique

B.627/3/4 : ANCETRE : Caractère historique NON octroyé

B.627/4/4 : ANCETRE : En examen de caractère historique

5.5. PARTICULARITÉS D'UN CARACTÈRE HISTORIQUE DÉJÀ OCTROYÉ

5.5.1. Contrôle technique en vue d'un changement de propriétaire (hors transfert)

Tout contrôle technique d'un véhicule en vue d'un changement de propriétaire (hors transfert) annule le caractère historique et les mentions qui s'y rapportent ([point 5.4](#)).

5.5.2. Contrôle technique complet à la demande du client

Tout contrôle technique complet d'un véhicule à la demande du client annule le caractère historique et les mentions qui s'y rapportent ([point 5.4](#)) à l'exception du B.627/4/4 si le dossier est toujours à l'étude au SPW.

Les règles de présentation anticipative et de retard restent applicables.

5.5.3. Transfert d'un parent vers son enfant, entre époux ou entre cohabitants légaux.

Les règles générales sont d'application, et le transfert d'un parent vers son enfant, entre époux ou entre cohabitants légaux permet au nouveau titulaire de conserver le dernier certificat de contrôle technique.

NB : Le transfert d'un véhicule ancêtre avec sa plaque d'immatriculation 'ancêtre' du format européen avec la numérotation '1-OAB-123' n'est plus possible. Un contrôle administratif est alors obligatoire en vue de l'obtention d'une nouvelle plaque avec la numérotation 'O-ABC-123'.

Cette procédure n'annule pas le caractère historique.

6. PROCÉDURE DE CONTRÔLE

Les véhicules doivent être contrôlés selon les conditions applicables lors de leur première mise en circulation.

Appareils de mesure utilisés pour le contrôle technique 'ancêtre' :

Appareils	Mise en circulation		
	< 01.01.1926	Du 01.01.1926 au 15.06.1968	≥ 15.06.1968
Analyseur 4 gaz	✗	✗	✓
Opacimètre	✗	✗	✓ (*)
Réglophare	✗	✗	✓
Banc de suspension	✗	✗	✓
Décéléromètre	✗	✓	✓
Freinomètre	✗	✓ (**)	✓

(*) : Uniquement pour véhicules mis en circulation à partir du 01.01.1980

(**) En fonction de la configuration/construction du véhicule, le test au freinomètre sera privilégié

6.1. IDENTIFICATION

6.1.1. Numéro de châssis

- Avant le 15.06.1968 : s'il existe un doute au niveau de l'identification par le n° de châssis, un dossier doit être rédigé à l'attention du SPW (une attestation de refrappe du n° de châssis ne peut pas être exigée) ;
- A partir du 15.06.1968 : les règles en vigueur sur les véhicules récents sont d'application (attestation de refrappe du n° de châssis, suspicion de fraude, ...).

6.1.2. Certificat d'immatriculation

- Le certificat d'immatriculation du véhicule délivré par la DIV ou l'autorité compétente étrangère, doit être présenté.
- Les certificats en plusieurs parties doivent être présentés au complet lors d'un changement d'immatriculation.
- L'attestation de déclaration de dépossession involontaire (ou « attestation de perte »), délivrée par la police peut remplacer le certificat d'immatriculation belge.
- L'absence d'un certificat d'immatriculation étranger nécessite une attestation du SPF Mobilité et Transports (DIV).

Remarque :

Les anciens « carnets » d'immatriculation comme illustré ci-dessous, ou les certificats d'immatriculation étrangers avec écriture manuscrite doivent faire l'objet d'un dossier soumis au SPW pour approbation lors d'un changement d'immatriculation.

Défaillance :

0/L/3 : IDENTIFICATION DU VEHICULE : CERTIFICAT D'IMMATRICULATION : validation demandée par l'autorité



6.1.3. Plaques d'immatriculation

L'état, la fixation et l'aspect réglementaire des plaques d'immatriculation (officielle et reproduction) doivent être contrôlés, sauf si le véhicule ne conserve pas cette marque d'immatriculation.

Bien que le contrôle technique 'occasion' ne s'applique pas aux ancêtres, ceux-ci sont tenus de se conformer aux exigences générales de l'instruction « *Contrôle en vue de la réimmatriculation : marques et certificats d'immatriculation* ».

6.1.4. Certificat de conformité

Non requis.

6.1.5. Plaquette d'identification

Ne doit pas être contrôlée.

6.2. FREINAGE

Appareils utilisés

Appareil	Mise en circulation		
	< 01.01.1926	Du 01.01.1926 au 15.06.1968	≥ 15.06.1968
Décéléromètre	✗	✓	✓
Freinomètre	✗	✓ (*)	✓

(*) : Dans la mesure du possible, le test au freinomètre sera privilégié, en fonction du véhicule.

6.2.1. Tests des freins

Pour les véhicules de MMA > 3.500 kg mis en circulation à partir du 15.06.1968, les tests en méthodes directe et RD sont applicables (annexe 45 de l'AR du 15.03.1968). Les critères à respecter sont ceux de la NS-046.

L'équilibre et l'efficacité de freinage sont mesurés selon les critères du tableau ci-dessous.

Mise en circulation	Genre	Méthode	Déséquilibre de freinage	Efficacité de freinage	
				Frein de service	Frein de parking
< 01.01.1926	-	Pas de test des freins sur le freinomètre ou au décéléromètre	-	-	-
Du 01.01.1926 au 13.07.1947	-	Test dynamique des freins avec le décéléromètre OU Test au freinomètre si possible en fonction du véhicule	1.2.1.b/2/2 : FREIN DE SERVICE : le véhicule dévie (*)	13 %	-
Du 14.07.1947 au 15.06.1968	Voitures, voitures mixtes et minibus	Test dynamique des freins avec le décéléromètre	1.2.1.b/2/2 : FREIN DE SERVICE : le véhicule dévie (*)	50 %	16 %
	Autobus et autocars			40 %	11 %
	Autres véhicules > 30 km/h	OU		40 %	11 %
	Véhicules lents ≤ 20 km/h	Test au freinomètre si possible en fonction du véhicule		21 %	11 %
	Véhicules lents ≤ 30 km/h			31 %	11 %
A partir du 15.06.1968	Voir Annexe 15 de l'AGW				

(*) Utilisation du code 1.2.1.b/2/2 si emploi du décéléromètre. Utilisation des codes habituels si emploi du freinomètre

6.2.2. Vérification du système de freinage

Les éléments du système de freinage doivent être contrôlés selon les critères en vigueur dans le règlement technique.

Le remplacement des flexibles de freins par des flexibles de type « aviation » est autorisé, à condition que tous les flexibles soient changés.

La surface antidérapante de la pédale de freinage doivent toujours être vérifiées quelle que soit la date de mise en circulation du véhicule.

6.3. DIRECTION

Les éléments de direction doivent être contrôlés selon les critères en vigueur, y compris à l'aide de détecteurs de jeu, sauf en cas de risque d'endommager le véhicule.

6.4. VISIBILITÉ

5.4.1. Pare-brise

Pour tout véhicule mis en circulation pour la première fois après le 01.07.1986, un pare-brise feuilleté et homologué est obligatoire.

Voir prescriptions en vigueur.

6.4.2. Dispositifs de vision indirecte (Rétroviseurs)

Voir prescriptions en vigueur.

6.4.3. Essuie-glace

Pour tout véhicule mis en circulation pour la première fois après le 08.04.1954, la présence d'au moins un essuie-glace qui ne requiert pas l'intervention constante du conducteur est obligatoire.

6.4.4. Lave-glace

Obligatoire pour tout véhicule mis en circulation pour la première fois à partir du 15.06.1968.

6.5. FEUX - DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANT ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Appareil	Mise en circulation		
	< 01.01.1926	Du 01.01.1926 au 15.06.1968	≥ 15.06.1968
Réglophare	✗	✗	✓

Le réglophare est utilisé uniquement pour contrôler le réglage des feux de croisement.

Les véhicules immatriculés sous plaque d'immatriculation 'ancêtre', mis en circulation pour la 1^{ère} fois à partir du 15.06.1968 et dont les feux de croisement sont prévus pour la conduite à gauche, peuvent conserver les feux d'origine pour autant qu'un adaptateur de faisceau y soit apposé (ex : adhésif).

Le contrôle des autres feux se limite à la vérification :

- De l'état ;
- De la fixation ;
- De la couleur ;
- Du fonctionnement.

Le tableau ci-dessous fixe les règles permettant d'identifier les feux obligatoires sur le véhicule et leur couleur.

B : blanc - JA : jaune-auto - JS : jaune sélectif - R : rouge

Type de feux	Couleur	Mise en circulation			
		< 08.04.1954	Du 08.04.1954 au 15.06.1968	Du 15.06.1968 au 01.02.1976	≥ 01.02.1976
Feux position AV	B	(1)	✓	✓	✓
Feux de croisement	B ou JS	✗	✓	✓	✓
Feux de route	B ou JS	✗	(1)	✓	✓
Feux position AR	R	min.1 (1)	✓	✓	✓
Feux stop	R	min.1 (1)	min.1	✓	✓
Indicateurs de direction	JA	✗	(2)	✓	✓
Catadioptrés AR	R	✗	✓	✓	✓
Eclairage plaque	B	✗	✓	✓	✓
Feu brouillard AR	R	✓ (1)	✓ (1)	✓ (1)	✓

- Les feux facultatifs doivent également répondre à ces critères lorsqu'ils sont présents sur le véhicule.
- Les « dispositifs complémentaires de signalisation AR » (> 3.500 kg) sont facultatifs, mais s'ils sont présents, ils doivent répondre aux prescriptions réglementaires.

(1) Dispensés si non prévus à l'origine par le constructeur. Le client doit le démontrer au moyen d'une documentation technique ou attestation du constructeur.

(2) Peuvent être constitués d'indicateurs de direction mobiles pour les véhicules mis en circulation avant le 15.06.1968.

6.6. ESSIEUX, ROUES ET PNEUS

6.6.1. Essieux

Ces éléments doivent être contrôlés selon les critères en vigueur, y compris à l'aide de détecteurs de jeu sauf risque d'endommager les véhicules.

6.6.2. Roues et pneus

Seuls les points suivants peuvent être sanctionnés :

Roues :

- Etat (fissures, traces de chauffe, voilage, ...) ;
- Fixations ;
- Voies élargies (Déport / élargisseurs) ;
- Matériaux différents sur un même essieu.

Pneus :

- Etat (déchirures, craquelures, hernies, ...) ;
- Usure ;
- Dimensions différentes sur un même essieu ;
- Sens de rotation (catégories M, N et O) ;
- Structures différentes sur un même essieu (Radiale/Diagonale, été / hiver,...) ;
- Dépassement hors carrosserie ;
- Indices de charge et de vitesse insuffisants.

La conformité au niveau des indices de vitesse et de charge des pneumatiques sera vérifiée pour autant que l'on dispose des données pour le véhicule, sinon appliquer la mention :

B.083/1/4 : Ancêtre - Attention ! Veuillez tenir compte des limites des pneus pour la vitesse et la capacité de charge

6.7. SUSPENSION

Appareil	Mise en circulation		
	< 01.01.1926	Du 01.01.1926 au 15.06.1968	≥ 15.06.1968
Banc de suspension	✗	✗	✓

Le contrôle visuel de la suspension reste d'application et l'utilisation des détecteurs de jeu est complémentaire au test sur le banc de suspension.

Voir prescriptions en vigueur.

6.7.1. Surbaissement

- Véhicules déjà immatriculés sous plaque d'immatriculation 'ancêtre' avant le 01.03.2023 :
 - o L'instruction concernant le surbaissement ne s'applique pas.
 - o Le contrôle de la géométrie des roues n'est pas requis ;
 - o Le rapport de validation et l'attestation de montage ne sont pas exigés ;
 - o Une garde au sol minimale de 11 cm (-2 cm) est exigée ;
 - o La symétrie doit être respectée ;
 - o La transformation doit être réalisée dans les règles de l'art (pas de ressorts coupés, ...).

La remarque suivante est apposée sur le CCT :

B.039/1/4 : Véhicule surbaissé avec une garde au sol de minimum 11 cm

- Véhicules déjà immatriculés sous plaque d'immatriculation 'ancêtre' avant le 01.03.2021 et surbaissés après le 01.03.2023² :
 - o L'Instruction concernant le surbaissement est entièrement applicable ;
 - o Seuls les véhicules de la catégorie M1 autres que SA/VC peuvent subir un surbaissement ;
 - o Si les critères ci-dessus ne sont pas respectés, le client peut être dirigé vers le SPW.

La remarque suivante est apposée sur le CCT :

B.039/1/4 : Véhicule surbaissé avec une garde au sol de minimum 11 cm

- Véhicules passant d'une immatriculation normale vers une immatriculation ancêtre à partir du 01.03.2021 :
 - o L'Instruction concernant le surbaissement est entièrement applicable ;
 - o Seuls les véhicules de la catégorie M1 autres que SA/VC peuvent subir un surbaissement ;
 - o Si les critères ci-dessus ne sont pas respectés, le client peut être dirigé vers le SPW.

6.7.2. Rehaussement

Non autorisé quel que soit le moyen sauf :

- Accord du constructeur
- S'il s'agit d'un rehaussement dû à une modification du nombre de lames, la tolérance suivante est applicable :

² Période transitoire liée à la validité de base des ancêtres de plus de 30 ans.

Admettre au maximum 2 lames en plus, pour autant que l'augmentation de l'épaisseur totale en résultant corresponde à l'épaisseur de la ou des lames supplémentaires.

Défaillance :

5.3.1.d/B/3 : SUSPENSION : TRANSFORMATIONS : modification présentant un risque : surbaissement ou rehaussement non autorisé

6.8. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

Le code de bonne pratique est d'application.

6.8.1. Protection latérale

La réglementation relative aux protections latérales s'applique aux véhicules mis en circulation pour la première fois à partir du 01.10.1971.

6.8.2. Accouplement - octroi des masses tractables

Si disponibles, les masses tractables avec freins et sans freins sont déterminées sur base du PVA, de la plaquette d'identification ou de la documentation du véhicule.

- Mention de la MMAT :

- La MMAT est connue :

B.081/1/4 : Ancêtre : MMAT = xxxx kg » sur le certificat de contrôle technique.

- La MMAT n'est pas connue :

Aucune mention sur le certificat de contrôle technique.

- Mention des masses tractables (MMRA) :

- Les MMRA sans freins et avec freins sont connues :

B.082/1/4 : Ancêtre - Tracteur de remorque – Masse Maximale Remorquable Autorisée - sans frein = xxxx kg - avec frein = xxxx kg.

- Les MMRA sans freins et avec freins ne sont pas connues :

MMRA avec freins et sans freins = $\frac{1}{2}Tare + 75$ kg (max 750 kg sans frein)

B.082/1/4 : Ancêtre - Tracteur de remorque – Masse Maximale Remorquable Autorisée - sans frein = xxxx kg - avec frein = xxxx kg.

Remarques :

- Les valeurs de MMAT et MMRA ne doivent pas être mentionnées manuellement sur le CIM.
- La tare est déterminée par une pesée sans le chauffeur.
- La MMRA sans freins doit bien entendu toujours être :
 - o ≤ 750 kg ;
 - o \leq MMRA avec frein.

6.8.3. Performances moteur

6.8.3.1. Règles à respecter en cas de changement de moteur

- Une attestation de changement de moteur est requise ([voir pt.6.8.3.2.](#))
- Le type de carburant doit rester identique ;
- Le nombre de cylindres doit rester identique ;
- Le mode d'alimentation doit rester identique (carburateur, injection, ...) ;
- Ajout d'une suralimentation non autorisé (turbo, compresseur, ...) ;
- La marque du moteur ne doit pas nécessairement être identique de celle du moteur remplacé ;
- Une tolérance est acceptable sur la cylindrée et/ou puissance :
 - o Tolérance sur la cylindrée :
 - Limite supérieure: cylindrée d'origine x 1,2 (ou maximum + 20%) ;
 - Limite inférieure: aucune limite.
 - o Tolérance sur la puissance (si elle est connue) :
 - Limite supérieure: puissance d'origine x 1,2 (ou maximum + 20%) ;
 - Limite inférieure: aucune limite.

Si ces règles ne sont pas respectées, un dossier peut être envoyé par le client au SPW.

6.8.3.2. Attestation de changement de moteur

L'attestation de changement de moteur doit reprendre au minimum les informations reprises sur le modèle d'attestation en [annexe 1 point 1.5.](#)

- Si Le véhicule a été mis en circulation pour la première fois avant le 15.06.1968, une autorisation de changement de moteur rédigée par l'autorité ou le constructeur n'est pas requise.

Dans ce cas, l'attestation doit être rédigée par la personne qui a exécuté la transformation, et aucune contre-signature n'est exigée.

- Si le véhicule a été mis en circulation pour la première fois à partir du 15.06.1968, une attestation doit être délivrée de la part du mandataire du constructeur du véhicule ou d'une autorité. Ou une contre signature sur le modèle de [l'annexe 1 point 1.5.](#)

6.8.4. Appuie-tête

Les appuie-têtes sont obligatoires sur les sièges avant extérieurs pour les véhicules dont la demande d'agrément a été introduite à partir du 01.01.1986.

Pour les véhicules mis en circulation entre le 01.01.1986 et 31.03.2003 présentés sans appuie-tête aux places avant extérieures, un dossier doit être transmis au SPW.

Voir prescriptions en vigueur.

6.8.5. Garde-boue / bavettes

Les prescriptions en vigueur s'appliquent pour tous les véhicules mis en circulation à partir du 10.06.1947.

6.9. AUTRE MATÉRIEL

6.9.1. Ceintures de sécurité

Le véhicule doit être équipé des ceintures de sécurité obligatoires conformément aux prescriptions en vigueur.

Pour les voitures et voitures-mixtes mises en circulation entre le 01.01.1975 et le 31.12.1986 non équipées de ceintures réglementaires, un dossier doit être transmis au SPW qui étudiera la possibilité d'une éventuelle dérogation.

Toutes les ceintures présentes dans le véhicule doivent être en bon état, y compris celles qui ne sont pas obligatoires.

6.9.2. Extincteur

La présence d'un extincteur est contrôlée pour toutes les catégories de véhicules anciens autres que les M1.

6.9.3. Triangle de danger

La présence d'un triangle de danger est contrôlée pour toutes les catégories de véhicules ancêtres.

6.9.4. Tachygraphe et limiteur de vitesse

6.9.4.1. Champ d'application :

- **1^{ère} mise en circulation à partir du 1^{er} janvier 1988 :**
 - Les véhicules de la catégorie M3 (autobus et autocars) d'une MMA > 10 t ;
 - Les véhicules de la catégorie N3 (tracteurs, camions et dépanneuses).

- **1^{ère} mise en circulation à partir du 1^{er} octobre 2001 :**
 - Les véhicules de la catégorie M3 (autobus et autocars) d'une MMA ≤ 10 t ;
 - Les véhicules de la catégorie M2 (autobus et autocars) ;
 - Les véhicules de la catégorie N2 (tracteurs – camions – dépanneuses).

6.9.4.2. Contrôle :

- Tachygraphe :
 - Pas de contrôle vu l'usage (sauf si requis pour fonctionnement du limiteur).
 - Pour les véhicules immatriculés sous plaque 'ancêtre', en cas de changement de propriétaire la plaquette d'installation du tachygraphe doit être en cours de validité, si exigée pour le fonctionnement du limiteur.

- Limiteur :
 - Contrôle de la plaquette (validité de moins de 2 ans) si le véhicule y est soumis.

6.9.4.3. Exemptions :

Les véhicules suivants, immatriculés sous plaque 'ancêtre', sont exemptés du limiteur de vitesse :

- Les véhicules N et M qui, par construction, ne peuvent pas dépasser respectivement les vitesses de 90 km/h et 100 km/h. Ceci est à confirmer par une attestation du constructeur ou du mandataire de la marque, certifiée par un fonctionnaire compétent de l'administration. Cette attestation doit mentionner au moins les renseignements suivants :
 - Le numéro de châssis ;
 - La vitesse maximale du véhicule;
 - Le régime maximum du moteur ;
 - Le rapport de la boîte de vitesses permettant la vitesse maximale ;
 - Le rapport du pont ;
 - Les dimensions des pneumatiques des roues motrices.

Remarque :

Un ancien véhicule dont l'exemption au limiteur de vitesse était due à son habilitation (urgence, militaire,...) perd cette exemption sous immatriculation 'ancêtre'.

6.9.5. Tableau de bord (indicateur de vitesse et kilométrique - Car-Pass)

6.9.5.1. L'indicateur de vitesse

L'indicateur de vitesse est obligatoire pour tous véhicules mis en circulation à partir du 15.06.1968. Les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h sont exemptés.

L'unité de l'indicateur de vitesse est obligatoirement en km/h. Si cette exigence n'est pas rencontrée, un dossier doit être transmis au SPW.

6.9.5.2. Odomètre

Un compteur indiquant la distance parcourue (km ou miles) en ordre de marche est obligatoire pour tous véhicules mis en circulation à partir du 15.06.1968, exceptés :

- Véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h ;
- Tracteurs agricoles dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 40 km/h.

6.10. NUISANCES

6.10.1. Essence / LPG

Les gaz d'échappement des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé doivent satisfaire aux valeurs suivantes, avec un moteur à température de fonctionnement :

CONDITIONS			Valeur max. en CO et valeur lambda (*)	
Catégorie	MMA	1 ^{ère} mise en circulation	Ralenti	à 2500 tr/min
Tous	Tous	15.06.1968 < au < 01.10.1986	≤ 4,5 %	Pas d'application
Tous	Tous	01.10.1986	≤ 3,5 %	Pas d'application
M1 + N	≤ 3.5 t	01.01.1998	≤ 0,5 %	≤ 0,3 % ET 0,97 ≤ λ ≤ 1,03
M + N	Tous	01.07.2002	≤ 0,3 %	≤ 0,2 % ET 0,97 ≤ λ ≤ 1,03

* Voir dérogations.

6.10.2. Diesel

Les émissions des moteurs diesel doivent être mesurées suivant les prescriptions en vigueur pour les véhicules mis en circulation à partir du 01.01.1980.

Pour rappel, si l'inspecteur estime qu'il y a un risque de dégâts au moteur, il doit informer le client que le test peut engendrer des dégâts au moteur si ce dernier n'est pas en ordre ou n'a pas été entretenu régulièrement. Dans ce cas, sauf demande écrite explicite du conducteur, le test ne sera pas effectué et le véhicule sera ajourné.

6.10.3. Installation GAZ

Le contrôle de l'installation GAZ s'aligne sur la périodicité du contrôle technique 'ancêtre'.

Le cas échéant, la validité du contrôle technique périodique 'ancêtre' peut être limitée par la validité des éléments (réservoir(s) et flexible(s)) de l'installation LPG.

Pour un véhicule non soumis au contrôle technique périodique, lors du contrôle de l'installation GAZ (contrôle complet gaz ou réépreuve), un contrôle technique complet doit être effectué.

6.11. AUTRES TRANSFORMATIONS

6.11.1. Généralités

L'art. 26 de l'AR du 15.03.1968 stipule qu'un véhicule ne peut pas circuler sur la voie publique s'il présente un quelconque danger.

Sur base de ce principe, le responsable de station, et lui seul, peut ajourner un véhicule qui présenterait un réel danger du fait de modifications de ses éléments d'origine.

Les listes des transformations acceptables, interdites et soumises à l'étude se trouvent dans [l'annexe 1](#).

En cas de demande au SPW, le contrôle technique aura lieu, le véhicule sera ajourné, et la station enverra un rapport explicatif au SPW.

Délivrer un certificat de contrôle technique avec les défaillances concernant le véhicule et la défaillance :

B.627/1/3 : ANCETRE : dossier à l'étude

- Pour une transformation acceptée par le SPW, la remarque suivante est apposée sur le certificat de contrôle technique :

6.2.9/F/4 : Transformation acceptée par le SPW.

- Pour une transformation PMR acceptée par une autorité ou précédemment, la remarque suivante est apposée sur le certificat de contrôle technique :

6.2.9/E/4 : Transformation PMR acceptée par une autorité.

Attention, en cas de changement de propriétaire, l'installation PMR doit être démontée au même titre que sous une immatriculation normale.

Remarques :

- Toute transformation acceptée :
 - Lors d'un contrôle technique précédent, continuera à être autorisée à condition d'être documentée (dérogation Autorité, attestation constructeur, rapport tuning, rapport de validation GOCA, validation de la fiche technique compétition, etc ...).
 - Par l'autorité d'un pays-membre de l'UE, continuera à être acceptée à condition qu'elle ne présente aucun danger pour la sécurité (exemple : une dérogation pour absence de ceintures de sécurité des Pays-Bas, est non acceptable) et qu'elle soit documentée lors de chaque présentation au contrôle technique.
- Tous les éléments qui peuvent créer des blessures, bords tranchants, ... sont interdits, excepté si le client peut prouver au moyen d'une documentation ou de tout autre document probant, qu'il s'agit d'un équipement d'origine.

6.11.2. Création d'un dossier suite à une transformation

6.11.2.1. Procédure

Après examen, le dossier sera envoyé à l'autorité compétente qui approuvera ou non le dossier. Un seul dossier peut être établi par enquête en cours.

6.11.2.2. Données minimum à introduire dans un dossier 'ancêtre'

- Les coordonnées du demandeur :
 - Nom, prénom ;
 - Adresse ;
 - E-mail ;
 - Téléphone.

- Les données d'identification du véhicule concerné :
 - Marque ;
 - Type ;
 - Numéro de châssis ;
 - Check digit ;
 - Unifier si disponible ;
 - Date de la première mise en circulation.

- Une description de la demande introduite :
 - Description claire de la demande spécifique et description détaillée de toutes les adaptations au véhicule et aux éléments se trouvant à la base de l'établissement du dossier.

- Des photos nettes :
 - Une photo de chaque face du véhicule (4) ;
 - Photos illustrant les modifications apportées au véhicule ;
 - Toute autre photo nécessaire à l'éclaircissement ou l'illustration du dossier.

- Documents :
 - Copie du certificat d'immatriculation belge ou étranger ;
 - Copie du document de réception du véhicule (si disponible) ;
 - Tout autre document servant d'appui à la modification, ou en permettant une meilleure compréhension de la situation.

7. TARIFICATION

7.1. CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE OU EN VUE DE CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE

Les tarifs prévus à l'article 23undecies de l'AR du 15.03.1968 sont d'application.

7.2. CARACTÈRE HISTORIQUE

- Tarification 'Contrôle technique complet'
- Tarification 'Identification du caractère historique'³
- Tarification 'Octroi du caractère historique'⁴

Application voir flow chart [annexe 2](#)

³ Article 23undecies 9°

⁴ Article 23undecies 29°

8. DATE D'APPLICATION

La présente instruction annule et remplace l'instruction SPW/DO2.215/INS.CT/2018-103.

Cette instruction est d'application à partir du 01.03.2021.

POUR LA MINISTRE:
Le Directeur général,

Etienne WILLAME

ANNEXES

Annexe 1. Transformations

1.1. EXEMPLES DE TRANSFORMATIONS ACCEPTÉES :

- Circuit électrique transformé 6V > 12V / 12V > 24V / ... si la transformation est effectuée dans les règles de l'art ;
- Ajout du feu anti brouillard arrière ;
- Ajout du feu de recul ;
- Transformations prévues pour les véhicules de rallye de catégorie 1 non réceptionnés UE (non couverts par WVTA) ;
- Le remplacement d'une ligne d'échappement par une ligne en inox identique à l'origine ;
- Les transformations reprises au [point 1.4.](#)

1.2. TRANSFORMATIONS INTERDITES :

- Suppression de l'assistance de freinage pour un système de type 'pedal box' ;
- Frein à main hydraulique ;
- Modification de la colonne de direction et / ou montage d'une crémaillère à la place d'un boîtier ;
- Volant avec moyeu démontable non d'origine ;
- Films sur vitres latérales AV (M1) et pare-brise de tout véhicule ;
- Remplacement des vitres par du plexiglas ;
- Remplacement d'un essieu rigide par une suspension à roues indépendante ;
- Stabilisateurs modifiés ;
- Découpe / soudure sur essieux ;
- Montage d'une barre Panhard et un système de stabilisation ou un parallélogramme de Watts ;
- Bras de suspension réglable sur rotules 'uniball' ;
- Modification de la fixation des roues (ex : moyeu central) ;
- Elargisseurs de voies (sauf preuve d'un montage d'origine) ;
- Remplacement de ressorts à lame(s) par une suspension à ressorts hélicoïdaux ;
- Suspension pneumatique ;
- 'Topchop' (toit surbaissé) ;
- Modification / découpe dans une partie du châssis / coque pour permettre le montage de pièces non d'origine (boîte de vitesses, échappement, arbre de transmission, surbaissement extrême, ...) ;
- Suppression d'organes de sécurité prévus d'origine (airbags, ceintures,...) ;
- Changement de moteur / carburant /alimentation si les conditions du [point 6.8.3.1.](#) ne sont pas remplies ;
- Démontage du catalyseur ;
- Système d'injection d'oxyde d'azote (bouteille NOS).

1.3. TRANSFORMATIONS SOUMISES À ÉTUDE :

- Silentblocs de suspension modifiés (sauf si attestation présente) ;
- Changement de boîte de vitesses ;
- Structure portante modifiée ;
- Direction mécanique transformée en direction assistée ;
- Conduite à droite transformée en conduite à gauche et inversement ;
- Système de freinage transformé de tambours vers disques et inversement (avec modification des moyeux, fixation mâchoire, répartiteur, maître-cylindre, ...) ;
- Essieux transformés.

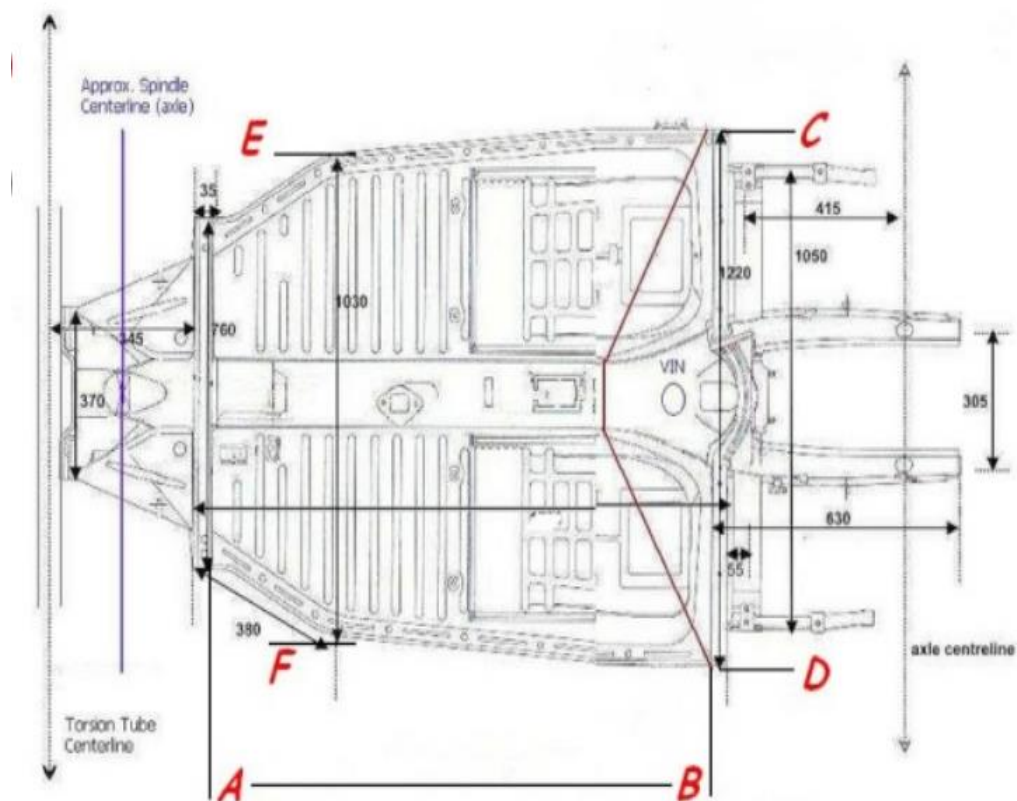
1.4. TRANSFORMATIONS À AUTORISER D'OFFICE :

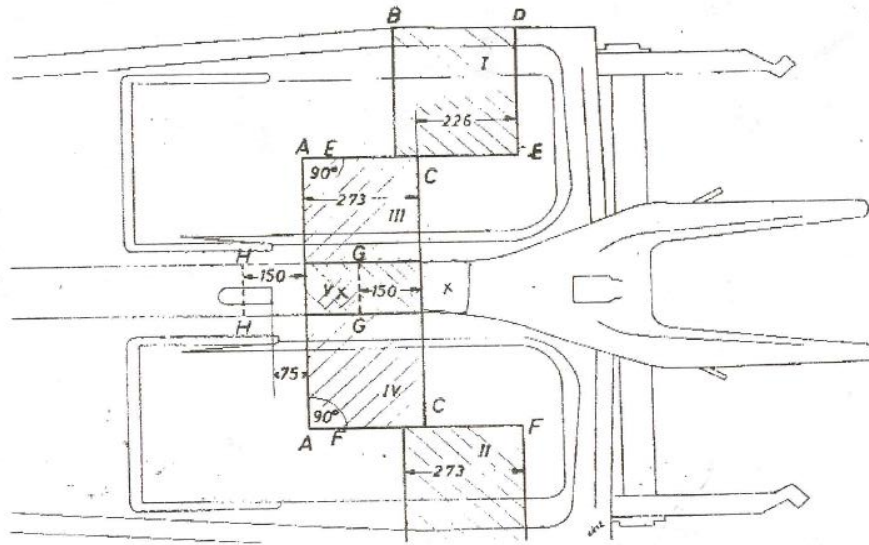
Le châssis d'un VW coccinelle peut être raccourci pour autant que :

La dénomination du véhicule soit identifiée sur le CIM et corresponde au véhicule.

Et

Le plan de découpe corresponde à un des 2 plans ci-dessous :





1.5. ATTESTATION DE CHANGEMENT DE MOTEUR.

Remplacement de moteur sur le véhicule suivant :

Marque	
Type	
N° de châssis	
N° d'agréation (si présent)	

Par un moteur :

Marque			
N°			
Type			
	Moteur d'origine	Nouveau moteur	Réservé au contrôle technique (OK / NOK)
Carburant			
Nombre de cylindres			
Mode d'alimentation			
Suralimentation	Oui / Non	Oui / Non	
Cylindrée : augmentation maximale de 20 %			
Puissance : augmentation maximale de 20 %			
Autres (facultatif)			

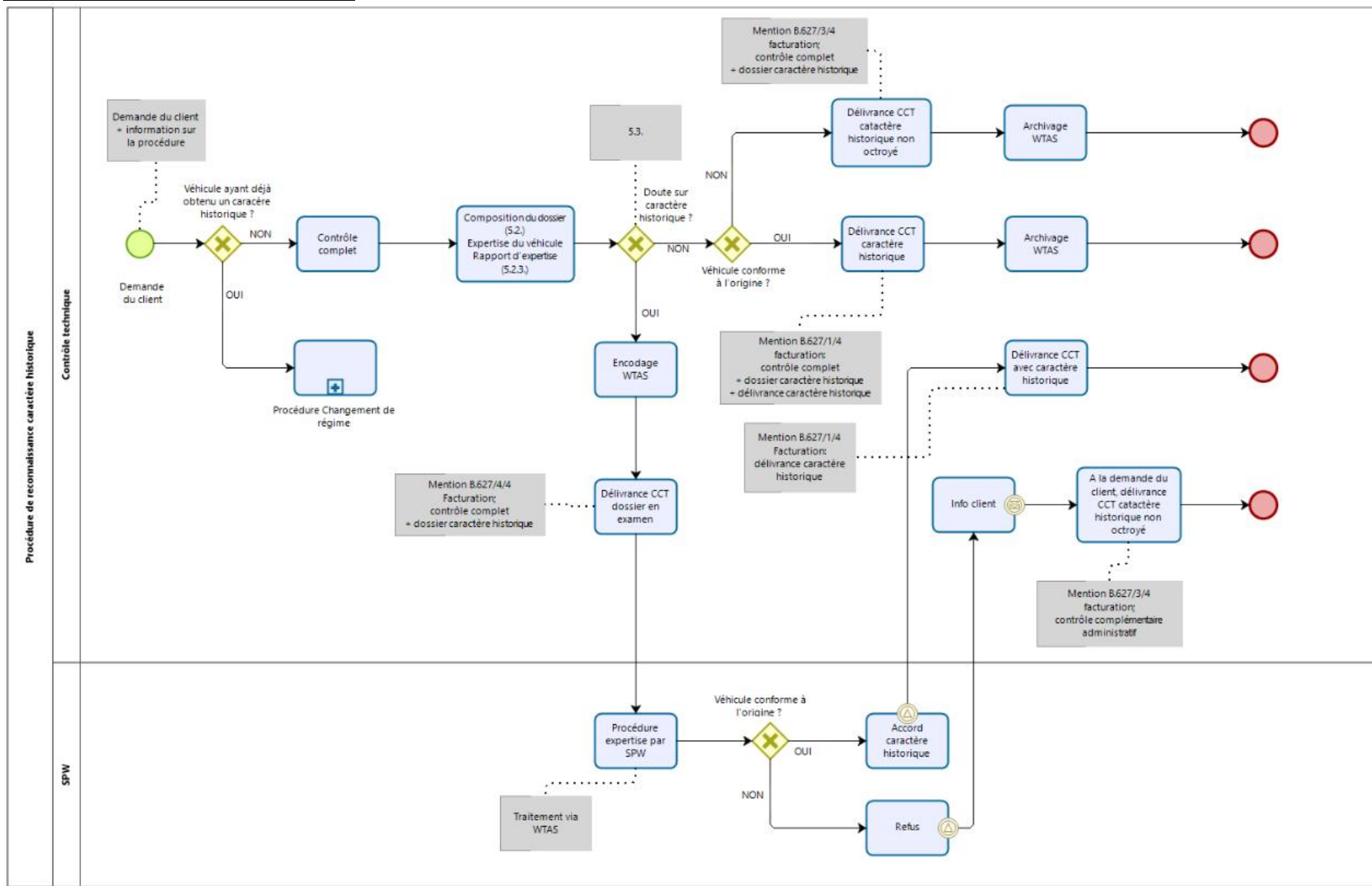
Nom :

Prénom :

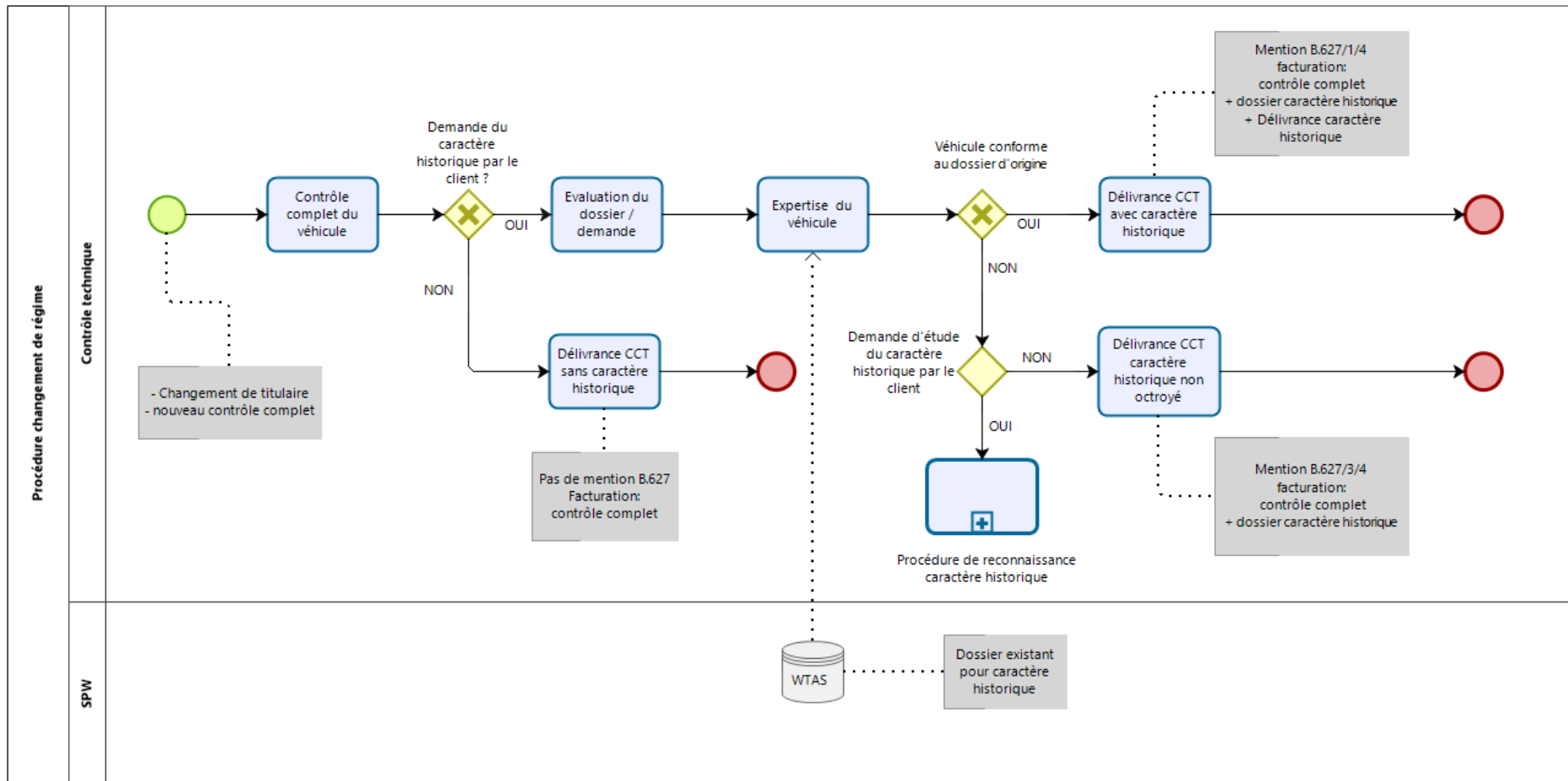
Signature :

Annexe 2. Flowcharts procédures à caractère historique

ANNEXE 2.1. PROCÉDURE INITIALE



ANNEXE 2.2. CHANGEMENT DE RÉGIME



Annexe 3. Questions / Réponses

1. Quel est l'usage autorisé d'un véhicule immatriculé sous plaque 'ancêtre'?

Les véhicules immatriculés sous plaque 'ancêtre' ne peuvent pas être utilisés aux fins suivantes :

- Usage commercial et professionnel ;
- Déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- Transports rémunérés et transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes ;
- Usage comme machine ou outil ainsi que pour des missions d'intervention.

Pour les véhicules à chenilles, l'usage est limité aux :

- Manifestations d'ancêtres ;
- Essais réalisés dans un rayon de 3 km du lieu d'entreposage du véhicule.

2. Un client désire obtenir un certificat de contrôle technique avec validité pour un véhicule non soumis au contrôle technique périodique (mis en circulation depuis plus de 50 ans).

Un certificat de contrôle technique peut être délivré, après contrôle technique complet, avec les mentions suivantes :

Validité technique : Non soumis au contrôle technique périodique

B.627/2/4 : ANCÊTRE : A la demande du client, validité du certificat de contrôle technique limitée au xx/xx/xxxx

La date mentionnée au cachet sera la date du contrôle technique complet + 2ans.

Lors d'un contrôle technique complet postérieur, aucun retard ne peut être facturé si la date indiquée sur le cachet B.627/4 est dépassée.

3. Un client désire obtenir un certificat de contrôle technique avec validité pour un véhicule non soumis au contrôle technique périodique (ayant obtenu le caractère historique).

Un contrôle technique complet annule le caractère historique. Une validité de 2 ans est automatiquement attribuée à l'issue de la procédure.

4. Un client désire obtenir un certificat de contrôle technique avec validité pour un véhicule de compétition non soumis au contrôle technique périodique (véhicule à caractère historique ou mis en circulation depuis plus de 50 ans).

Cela est possible après un contrôle technique complet en respectant les validités reprises au [point 4.1.](#)

5. Contrôle technique périodique et contrôle technique en vue de la vente d'un véhicule de compétition de catégorie 2 :

Le contrôle technique périodique et en vue de la vente sont possibles. Une demande d'immatriculation peut être délivrée mais le client doit être informé que la DIV refuse une ré immatriculation simultanée ancêtre / rallye catégorie 2.

6. Quel sera l'usage repris au certificat de contrôle technique pour un véhicule de compétition immatriculé sous plaque 'ancêtre' ?

Usage : Ancêtre

7. Un véhicule soumis au contrôle technique 'ancêtre' mais pas au contrôle technique périodique (tracteur agricole et forestier lent, véhicule à chenilles, véhicule lent) se présente pour un contrôle technique. Quel certificat de contrôle technique lui sera délivré ?

Il recevra un certificat de contrôle technique sans validité avec la mention 'non soumis au contrôle technique périodique'.

8. Un véhicule de + de 50 ans immatriculé dans une autre région se présente en Wallonie. Peut-on procéder au contrôle technique ?

Oui. Un contrôle technique complet peut être réalisé à la demande du client.

Le contrôle technique s'effectue sur base de la réglementation en vigueur en région wallonne, et en l'absence de défauts ou de manquements administratifs, le certificat de contrôle technique reprendra la mention 'Non soumis au contrôle technique périodique'.

9. Un véhicule immatriculé sous plaque 'ancêtre' (quelle que soit la région) et mis en circulation depuis plus de 48 ans est soumis au contrôle technique périodique et se présente en station. Quelle sera la validité du certificat de contrôle technique ?

Le contrôle technique s'effectue sur base de la réglementation en vigueur en région wallonne, et en l'absence de défauts ou de manquement administratif, il recevra un certificat de contrôle technique avec une validité technique « Non soumis au contrôle technique périodique ».

Néanmoins, si le véhicule a été présenté en retard, la majoration pour présentation tardive doit être appliquée.

10. Le propriétaire d'un véhicule de + de 50 ans possédant un CCT « état du véhicule » est-il obligé de présenter son véhicule ?

Non, si les 50 ans d'âge du véhicule sont atteints avant le 20.05.2021.

Oui, si les 50 ans d'âge du véhicule sont atteints à partir du 20.05.2021.

11. Le propriétaire d'un véhicule de + de 50 ans possédant un CCT « état du véhicule » désire obtenir un certificat de contrôle technique 'Non soumis au contrôle technique périodique'. Est-ce possible?

Oui, via un contrôle technique complet.

12. Le rapport d'expertise utilisé lors de la procédure prévue au [point 5.1.3.](#) peut-il être supprimé après immatriculation du véhicule ou avis définitif du SPW ?

Non, il sera conservé pour l'identification du véhicule lors d'un éventuel changement de propriétaire.

Le rapport qui a accordé le caractère historique sert de base à la détermination du caractère historique en cas de changement de propriétaire.

13. Un véhicule dont la configuration d'origine est incompatible avec les équipements de tests se présente au contrôle technique, que faire ?

Le contrôle technique se fait visuellement ou éventuellement sur le parking à l'aide d'autres appareils.

14. Camions et tracteurs avec changement de moteur dans les années 60 et dont le constructeur n'existe plus. Comment s'y prendre ?

Pour ce qui concerne les camions et tracteurs, après la Deuxième Guerre Mondiale beaucoup de moteurs à essence ont été remplacés par des moteurs diesel (Henschel, Cumins, GM Diesel, plus tard encore Detroit Diesel, Daf, Scania, Deutz). Ces moteurs d'origine ne sont plus disponibles. La transformation s'est souvent faite dans les années '60 et de ce fait la société ou la personne ayant effectué la modification ne pourra plus remplir le document.

Le client complète lui-même l'attestation de changement de moteur et le dossier est transmis au SPW.

15. Une camionnette initialement simple cabine pour laquelle des banquettes ont été ajoutées à l'arrière : le véhicule doit-il disposer d'une nouvelle homologation ?

Non, les véhicules sous plaque d'immatriculation 'ancêtre' ne sont pas soumis à l'homologation. Cependant, les modifications sont soumises à autorisation par le SPW. Le client sera dirigé vers le SPW qui examinera le dossier et vérifiera si les transformations ont été effectuées suivant les règles de l'art.

16. De quelle façon se fera la régularisation du certificat de contrôle technique du véhicule après attribution du caractère historique par le SPW ?

Lorsque le client aura reçu la réponse que son véhicule a obtenu le caractère historique, le certificat de contrôle technique pourra être adapté auprès de la station qui a initié le dossier au contrôle technique.

17. Quelle ligne de conduite adopter pour les 'kit cars' ?

Un 'kit car' importé pour la 1ère fois en Belgique doit faire l'objet d'un dossier à envoyer au SPW, sauf si la station peut statuer sans ambiguïtés sur la conformité du véhicule.

18. Un client a présenté son véhicule il y a moins de 2 mois pour un contrôle technique périodique. Comment peut-il obtenir une demande d'immatriculation (autre que pour un transfert d'un parent vers son enfant ou entre époux ou cohabitants légaux) ?

Un contrôle technique complet doit être réalisé.

Annexe 4. Rapport d'expertise

Rapport d'expertise - Rédigé par la station de CT (uniquement à usage interne)

Seuls les champs marqués d'une (*) sont facultatifs.

Pour les autres champs, si la donnée n'est pas disponible, une justification est obligatoire.

Aspect général : Aspect d'origine du véhicule concerné et de ses composants conformément au modèle / version et à l'année de construction.

		Information / Justification
Numéro d'identification (VIN)		
Catégorie du véhicule		
Marque		
Désignation commerciale		
PVA /WVTA *		
Type, modèle, version, variante * ...		
Date ou année de fabrication *		
Date de la première mise en circulation		
Type du moteur		
Numéro / Code du moteur		
Type de carburant ou de combustible		

Tous les champs ci-dessous sont obligatoires.

	✓	✗	Information / Justification
Carrosserie			
Aspect général			
Matériaux originaux			
Accessoire(s) prévu(s) par le constructeur			
<i>Remarque(s) :</i>			

Feux			
Prévus par le constructeur			
<i>Remarque(s) :</i>			
Roues			
Jantes prévues par le constructeur			
Dimensions des pneus prévues par le constructeur			
<i>Remarque(s) :</i>			
Moteur			
Aspect général			
Type moteur d'origine			
Système d'alimentation d'origine			
Système d'échappement d'origine			
Aspect original du compartiment ou des accessoires			
Équipement électrique			
<i>Remarque(s) :</i>			

Aménagement intérieur			
Aspect général			
Sièges			
Ceintures			
Volant			
Équipement audio			
Tableau de bord d'origine			
<i>Remarque(s) :</i>			
Dessous du véhicule			
Aspect général			
Châssis / Cadre			
Trains roulants			
Système d'échappement d'origine			
Système de transmission			
Système de freinage			
Direction			
Suspensions			
Bas-moteur			
<i>Remarque(s) :</i>			

Remarque(s) générale(s) :

Large empty rectangular box for general remarks.

Date :

Annexe 5. Fiche technique constructeur

Cette fiche atteste des différents composants techniques du véhicule d'origine lors de sa production. Toutes les rubriques ci-dessous doivent être complétées :

(1) Biffer les mentions inutiles .

Identification

Numéro d'identification (VIN) :

Emplacement du VIN :

Catégorie du véhicule :

Constructeur :

Marque :

Désignation commerciale :

Type, modèle :

Version, variante :

Date ou année de fabrication:

Date de la première mise en circulation (au moins l'année) :

Numéro de carrosserie :

Type de carrosserie (si disponible) :

Couleur :

Moteur

Marque du moteur :

Type du moteur :

Numéro moteur :

Nombre de cylindres :

Cylindrée (cm³) :

Puissance (kW) :

Type de carburant :

Type d'alimentation :

Transmission

Boite ⁽¹⁾ : Manuel / Automatique

Nombre de vitesses :

Nombre de roues motrices :

Direction⁽¹⁾

Direction assistée : Oui / Non

Type : boîtier / crémaillère

Position volant : Gauche / Droite / milieu

Freinage⁽¹⁾

Système de freinage : Simple circuit / Double circuit

Type de freins AV: Disques / Tambours / Autre /

Type de freins AR : Disques/ Tambours / Autre /

Suspension

Suspension AV (type) :

Suspension AR (type) :

Roues

Dimensions jantes avant :

Dimensions jantes arrière :

Dimensions pneumatiques avant :

Dimensions pneumatiques arrière :

Autre

Liste des différentes options prévues d'origine :

Date de délivrance :

Signature du représentant du constructeur ou du mandataire