

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

1 PRESENTATION

A partir du 20.05.2018, le contrôle des véhicules ancêtres connaît de nouvelles dispositions en fonction de :

- la transposition de la Directive EU 2014/45,
- de l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 17.05.2018 modifiant l'AR du 15/03/1968.

Cette synthèse 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 service depuis plus de vingt-cinq ans, immatriculés sous plaque 'O', ou en vue de l'être.
- les véhicules de compétition de la catégorie 1 (admis en circulation libre) ainsi que de la catégorie 2 (interdit à la circulation normale) et immatriculés sous plaque « O », sont soumis à ce contrôle.
- les véhicules suivant sont soumis au contrôle technique Ancêtre mais pas au contrôle périodique :
 - tracteurs agricoles et forestiers lents,
 - véhicules à chenilles,
 - véhicules lents.

3 PRINCIPE DE BASE

- Les ancêtres de catégories M, N, O, et Tb ou assimilés sont soumis à un contrôle périodique
- Ils ne sont pas soumis au contrôle spécifique occasion, ni à la visite administrative avant immatriculation, ni à la délivrance du rapport d'identification.
- L'annexe 15 de l'article 23 de l'AR du 15.03.1968 sert de base pour le contenu des points de contrôles, de leurs défaillances et sanctions possibles lors du contrôle périodique ancêtre.

- En vue de l'immatriculation sous plaque ancêtre, un contrôle 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 ».
- Le contrôle technique périodique peut être effectué dans toutes les stations.
- Les véhicules ancêtres importés et présentés pour la 1^{ère} fois en Belgique doivent impérativement l'être dans une station habilitée pour les procédures de validation (conformités).

4 MODALITES DE CONTRÔLE

4.1 Règles de périodicité

- Les véhicules âgés entre 25 et 30 ans et immatriculés sous plaque 'O' sont désormais soumis à un contrôle périodique ancêtre suivant les modalités de périodicités habituelles décrites à l'article 23ter (VP = 1 an, KG = 2 ans, Bus/cars = 3 mois + bonus éventuel, ...).
- Les véhicules âgés entre 30 et 50 ans et immatriculés sous plaque 'O' sont désormais soumis à un contrôle périodique ancêtre tous les 2 ans.
- Les véhicules âgés entre 30 et 50 ans qui sont immatriculés sous plaque 'O' et présentant un caractère historique sont dispensés de contrôle technique périodique.
- Les véhicules âgés de plus de 50 ans et immatriculés sous plaque 'O' sont dispensés de contrôle technique périodique.
- Les véhicules de compétition immatriculés sous plaque 'O' sont soumis aux périodicités du tableau ci-dessous. La fiche technique individuelle (ASAF, RACB, VAS) reste d'application.

			Validité technique	Validité compétition
Catégorie 1	25 à 30 ans		1 an	1 an
	30 à 50 ans	Non historique	2 ans	
		Historique	Non soumis au ctrl périodique	
	> 50 ans		Non soumis au ctrl périodique	
Catégorie 2	Tous âges		Interdit	6 mois

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

4.2 Véhicule à caractère historique

« Véhicule présentant un intérêt historique »: tout véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

- il a été construit ou ***mis en circulation*** pour la première fois il y a au moins trente ans,
- son type n'est plus produit,
- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

Un véhicule ancêtre à caractère historique ne pourra subir que les modifications initialement prévues par le constructeur lors de sa période normale d'utilisation. C'est à dire des options prévues par le constructeur lorsque ce véhicule était en production.

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

- changement de moteur du même type de carburant et selon les spécifications d'origine,
- remplacement de la boîte de vitesse selon les spécifications d'origine,
- remplacement de l'échappement d'origine par un échappement en inox,
- modifications prévues d'époque,
- modifications ou changement de châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant (par exemple châssis 2cv),
- remplacement de pneumatiques diagonaux par des radiaux.

Ces modifications sont acceptées pour autant que les performances du véhicule ne soient pas modifiées.

Un véhicule dont on a enlevé certains accessoires ou équipement initialement prévus par le constructeur, n'est plus considéré comme véhicule à caractère historique.

4.3 Classification d'un véhicule à caractère historique

Uniquement à la demande du client, la classification d'un véhicule en tant que « véhicule à caractère historique » peut se faire suivant les procédures ci-dessous:

4.3.1. Classification sur base de la fiche technique

Le constructeur du véhicule existe toujours et peut délivrer la fiche technique:

- le client fournit la fiche technique en vue de la classification du véhicule en tant que véhicule à caractère historique (annexe 2) complétée par le constructeur du véhicule ou son mandataire,
- la station de contrôle technique vérifie directement la conformité du véhicule sur base de la fiche technique délivrée par le constructeur,
- La station de contrôle technique confirme ou pas le caractère historique du véhicule au client.

4.3.2. Classification sur base de la conformité

Le constructeur n'existe plus ou ne peut pas délivrer la fiche technique en vue de la classification du véhicule en tant que véhicule à caractère historique (annexe 2):

- Le véhicule est présenté dans une station habilitée pour les procédures de validation (conformités).
- Le véhicule dispose d'un numéro d'homologation belge (plaquette ou certificat de conformité ou certificat d'immatriculation),
- la station de contrôle technique vérifie directement la conformité du véhicule sur base des données pour autant qu'elles soient disponibles (microfiches, extraits de PVA). Si les données ne sont pas disponibles, la station peut orienter le client vers la procédure prévue au point 4.3.3.,
- La station de contrôle technique confirme ou pas le caractère historique du véhicule au client.

4.3.3. Classification sur base du rapport d'expertise

Le constructeur n'existe plus ou ne peut pas délivrer la fiche technique en vue de la classification du véhicule en tant que véhicule à caractère historique (annexe 2):

- Le véhicule est présenté dans une station de contrôle technique qui effectue l'identification sur base du rapport d'expertise (annexe 3),
- Le dossier du véhicule (fiche d'expertise, photos et fiches technique ou documentation) est transmis au SPW en vue d'établir le caractère historique du véhicule.
L'autorité effectue l'expertise du dossier sur base de documents techniques ou de fiches techniques éventuellement délivrées par une fédération de véhicules ancêtres (FBVA,...),
- Le SPW confirme ou pas le caractère historique du véhicule au client. Le SPW transmet également une copie de sa décision à l'organisme.

En attente de décision du SPW sur la procédure de classification du véhicule, la mention suivante est ajoutée sur le certificat de contrôle technique :

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

- 4.3.4. S'il est émis certains doutes sur l'originalité du véhicule lors de son contrôle, il **peut être conseillé** au client de demander une fiche technique auprès de la FBVA ou d'une autre fédération ou encore une documentation technique mais uniquement **sur base volontaire**. Cette fiche reprendra les caractéristiques d'origine du véhicule qui permettront l'identification du véhicule.

Si les doutes persistent, un dossier pourra être rédigé et transmis au SPW. C'est le SPW qui jugera utile ou pas de transmettre le dossier à la commission de concertation oldtimers (Autorités, GOCA, FBVA) afin d'émettre un avis.

4.3.5. Caractère historique

Si au terme de la procédure de classification, le caractère historique est attribué au véhicule, la mention suivante est ajoutée sur le certificat de contrôle technique :

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

Si au terme de la procédure de classification, le caractère historique n'est pas attribué au véhicule, la mention suivante est ajoutée sur le certificat de contrôle technique :

B.627/3/4 : ANCETRE : Véhicule à caractère NON historique

4.3.6. Changement d'immatriculation

Lors d'un changement d'immatriculation et de titulaire, il sera vérifié si le véhicule répond toujours à son caractère historique, à la demande du client.

4.3.7. Tarification

Le tarif pour la procédure « caractère historique » sera appliqué :

- Lors d'un changement d'immatriculation si le client demande le renouvellement du caractère historique du véhicule,
- Lors de l'identification ou de l'expertise du véhicule (procédures prévues au point 4.3.) peu importe si l'issue favorable ou pas.

4.4 Règles de présentation pour la période transitoire:

Véhicules soumis à partir de la date d'entrée en vigueur de l'AGW, c-à-d 20.05.2018.

Une période transitoire organise la 1ère présentation des véhicules endéans les 36 mois, c-à-d avant le 20.05.2021.

Sinon, les règles du retard doivent être appliquées.

4.5 Véhicules initialement soumis au rapport d'identification

En configuration 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.

4.6 Véhicules d'intervention

Ces véhicules peuvent être présentés avec leur équipement d'origine (couleur, feux bleus, sirène, ...). Par exemple, les véhicules de la gendarmerie.

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 ce feu bleu mais la défaillance suivante sera reprise sur le certificat de contrôle technique.

4/N/5 : FEUX NON AUTORISÉS : Usage interdit sur la voie publique, à enlever ou à masquer

4.7 Contrôle après accident

Les véhicules immatriculés sous plaque 'O' sont soumis au contrôle technique après accident (art. 25).

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

Ce contrôle est d'application pour toutes détériorations survenues après la date de mise en application de cette instruction.

5 PROCEDURE DE CONTRÔLE

Le contrôle ancêtre est basé sur l'annexe 15 de l'AGW 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 n'est, en ce qui concerne son entretien et son fonctionnement, dans un état qui ne met pas en danger la sécurité routière (art 26 AR du 15.03.1968).

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

Appareils de mesure utilisés pour le contrôle ancêtre :

Mise en service	< 1/1/1926	Du 01/01/1926 au 15/6/1968	≥ 15/6/1968
Analyseur 4 gaz	X	X	✓
Opacimètre	X	X	✓ (**)
Réglophares	X	X	✓
Banc de suspension	X	X	✓
Décéléromètre	X	✓	✓
Freinomètre	X	✓ (*)	✓

Appareils utilisés

(*) : Le test au freinomètre sera privilégié, si possible en fonction du véhicule (construction).

(**) : Uniquement pour véhicules MeC à partir du 01.01.1980

5.1 Identification

5.1.1 La plaquette d'identification ne doit pas être contrôlée.

5.1.2 Numéro de châssis

- Avant le 15.03.1968 : s'il existe un doute au niveau de l'identification par le n° de châssis, rédiger un dossier à l'attention du SPW.
- 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, ...).

5.1.3 Plaques d'immatriculation

Les plaques d'immatriculation (officielle et reproduction) doivent être contrôlées, sauf si le véhicule ne conserve pas cette marque d'immatriculation.

5.1.4 Certificat de conformité

Non requis

5.2 Freinage

Appareils utilisés

Mise en service	< 1/1/1926	Du 01/01/1926 au 15/6/1968	≥ 15/6/1968
Décéléromètre	X	✓	✓
Freinomètre	X	✓ (*)	✓

(*) : Le test au freinomètre sera privilégié, si possible en fonction du véhicule.

5.2.1 Tests des freins

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

Mise en service	Genre	Méthode	Déséquilibre de freinage	Efficacité de freinage	
				Frein de service	Frein de parking
< 01/01/1926		Pas de test de freins sur le freinomètre Pas de test de freinage au décéléromètre	Pas de code-sanction	Pas de code-sanction	Pas de code-sanction
Du 01/01/1926 au 13/07/1947		Test de freins dynamique 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 de freins dynamique 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 (*)	57 %	16 %
	Autobus, autocars			41 %	11 %
	Autres véhicules > 30 km/h			41 %	11 %
	Véhicules lents ≤ 20 km/h			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.

5.2.2 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 frein par des flexibles de type « aviation » est autorisé. A condition que tous les flexibles soient changés.

La surface anti-dérapante et la course de la pédale de freinage doivent toujours être vérifiées quelle que soit la date de mise en service du véhicule.

5.3 Direction

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

5.4 Visibilité

5.4.1 Pare-brise

Pour tout véhicule mis en service pour la première fois après le 01/07/1986, le pare-brise feuilleté et homologué est obligatoire.

5.4.2 Rétroviseurs :

Voir dernière version NS

5.4.3 Essuie-glace :

Pour tout véhicule mis en service pour la première fois après le 04/08/1954, la présence d'au moins un essuie-glace qui ne requiert pas l'intervention constante du conducteur est obligatoire.

5.4.4 Lave-glace :

Obligatoire pour tout véhicule mis en service pour la première fois à partir du 15/06/1968.

5.5 Feux – dispositifs réfléchissants et équipement électrique

	< 1/1/1926	Du 01/01/1926 au 15/6/1968	≥ 15/6/1968
Mise en service			
Réglophares			

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

Le contrôle des autres feux se limite à la vérification :

- de l'état,
- de la couleur,
- fonctionnement.

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

	Couleur	Mise en service < 08.04.1954	Mise en service ≥ 08.04.1954	Mise en service ≥ 15.06.1968	Mise en service ≥ 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)	✓	✓

B : blanc

JA : jaune-auto

JS : jaune sélectif

R : rouge

- 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) : facultatifs, mais si présents, ils doivent répondre aux prescriptions réglementaires.

(1) Dispensé si non prévu 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.

5.6 Essieux, roues, pneus, suspension

5.6.1 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.

5.6.2 Roues et pneus

Seuls les points suivants peuvent être sanctionnés :

Roues :

- état (fissures, traces de chauffe, voilage, ...)
- fixations
- voies élargies (Déport / élargisseurs)
- matériaux différents sur un même essieu

Pneus :

- état (déchirures, craquelures, hernies, ...)
- usure
- dimensions différentes sur un même essieu
- sens de rotation (M1)
- structures différentes sur un même essieu (Radiale/Diagonale)
- dépassement hors carrosserie (si pas d'origine)
- 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 (083/4).

5.7 Suspension

	< 1/1/1926	Du 01/01/1926 au 15/6/1968	≥ 15/6/1968
Mise en service			
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 dernière version NS

5.7.1 Surbaissement

- D'application pour toutes les catégories de véhicules.
- Les rapports de validation et attestation de montage ne sont pas exigés.
- Garde au sol minimale de 11 cm (-2 cm).
- Symétrie respectée.
- Transformation dans les règles de l'art (pas de ressorts coupés, ...).

5.7.2. Rehaussement

Non autorisé sauf accord du constructeur (5.3.1.d. modification présentant un risque dir 2014/45/UE).

5.8 Châssis et accessoires du châssis

Le code de bonne pratique est d'application.

5.8.1 Protection latérale

La réglementation relative aux protections latérales s'applique aux véhicules mis en service pour la première fois à partir du 1 octobre 1971.

5.8.2 Accouplement - octroi des masses tractables :

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

- Mention de la MMAT
 - La MMAT est connue :
Mention « 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 :**
Mention « Ancêtre tracteur de remorques : MMRA avec freins = xxxx kg / sans freins = 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 freins)

La même valeur est affichée deux fois dans la mention :

« Ancêtre tracteur de remorques : MMRA avec freins = xxxx kg / sans freins = xxxx kg ».

- La MMRA sans freins est connue mais la MMRA avec freins n'est pas connue :

La même valeur 'MMRA sans freins' est affichée deux fois dans la mention :

« Ancêtre tracteur de remorques : MMRA avec freins = xxxx kg / sans freins = 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. Cette pesée doit être comptabilisée.
- La MMRA sans freins doit bien entendu toujours être :
 - ≤ 750 kg
 - ≤ MMRA avec frein.

5.8.3 Performances moteur

5.8.3.1 Attestation remplacement moteur:

Sur l'attestation changement moteur, les informations suivantes doivent au minimum s'y retrouver:

- la marque et type du véhicule
- le numéro de châssis
- la marque et cylindrée du nouveau moteur
- le nom – l'adresse et la signature de l'exécuteur du travail. Il ne faut pas demander l'autorisation aux autorités afin de changer un moteur et le contrôle technique n'est pas requis :

- Le véhicule a été mis en service pour la première fois avant le 15 juin 1968

Si le véhicule a été mis en circulation pour la première fois avant le 15.06.1968 (voir certificat d'immatriculation), le certificat de remplacement du moteur doit être rédigé par celui qui exécute la transformation. Aucune contre signature ne sera nécessaire.

- Le véhicule a été mis en service pour la première fois à partir du 15/06/1968

Si le véhicule a été mis en service pour la première fois à partir du 15/06/1968, la transformation ne pourra s'effectuer qu'après avoir obtenu l'accord du mandataire du constructeur du véhicule ou des autorités. Cette attestation devra être contre signée par le mandataire du constructeur du véhicule ou des autorités.

Exemple d'attestation de changement de moteur (voir annexe 2) : certificat de changement de moteur pour un véhicule immatriculé sous un plaque spécifique "Oldtimer".

5.8.3.2 Règles à respecter en cas de changement du moteur

- Le type de carburant doit rester identique.
- Le nombre de cylindre doit rester identique.
- Le mode d'alimentation doit rester identique (carburateur, injection, ...).
- On ne peut pas rajouter un turbo,
- On peut accepter une tolérance sur la cylindrée et/ou puissance.
 - tolérance sur la cylindrée :
 - limite supérieure: cylindrée d'origine x 1,2 (ou maximum + 20%),
 - limite inférieure: aucune limite.
 - tolérance sur la puissance (si elle est connue) :
 - limite supérieure: puissance d'origine x 1,2 (ou maximum + 20%),
 - limite inférieure: aucune limite.
- La marque du moteur ne doit pas être identique de celle du moteur de remplacement.

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

5.8.4 Appuie-tête

Les appuie-têtes sont obligatoires sur le siège du conducteur pour les véhicules dont la demande d'agrément à été introduite à partir du 1^{er} juillet 1986.

Voir dernière version NS.

5.8.5 Garde-boue

Tout véhicule mis en service à partir du 10/06/1947 doit être équipé de garde-boue, à l'exception :

- des tracteurs agricoles
- des véhicules dont la $V_{max} < 20\text{km/h}$
- de l'essieu avant des remorques.

5.8.6 Bavettes

Voir dernière version NS.

5.9 Autre matériel

5.9.1 Ceintures de sécurité :

Le véhicule doit être équipé des ceintures de sécurité obligatoires conformément à la NS qui est d'application.

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

5.9.2 Extincteur

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

5.9.3 Triangle de danger

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

5.9.4 Tachygraphe et limiteur de vitesse

- Tachygraphe : pas de contrôle vu l'usage (sauf si requis pour fonctionnement du limiteur).
- Limiteur : contrôle de la plaquette (validité de moins de 2 ans) en fonction du véhicule
 - **Mis en service à partir du 1er janvier 1988 :**
 - Les véhicules de la catégorie M3 (autobus et autocars) d'une MMA > 10 T.
 - Les véhicules de la catégorie N3, à savoir :
 - tracteurs (TR) et camions (CV)
 - dépanneuses (DT)
 - **Mis en service 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).

Véhicules immatriculés sous plaque « O » 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 :

Les véhicules de la défense nationale et de la protection civile, les véhicules des services de lutte contre l'incendie et d'autres services d'urgence ainsi que ceux des forces responsables du maintien de l'ordre, **immatriculés sous plaque « O »** ne sont pas exempté du limiteur de vitesse **excepté** si ces derniers l'étaient de par leur date de première mise en service.

5.9.5 Tableau de bord (indicateur de vitesse et kilométrie – Car-Pass) :

Ces dispositions ne sont pas applicables :

- aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.
- aux véhicules agricoles dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 40 km/h.

L'indicateur de vitesse est obligatoire pour tous véhicules mis en service à partir du 10/06/1947.

Un compteur indiquant la distance parcourue par le véhicule est obligatoire pour tous véhicules mis en service à partir du 15/06/1968.

Le Car-Pass est délivré pour les véhicules de la catégorie M1 et N1 si l'index kilométrique est disponible.

5.10 Nuisances

5.10.1 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 service	Ralenti	à 2500 tr/min
Tous	Tous	15.06.1968 << 01/10/86	≤ 4,5 %	Pas d'application
Tous	Tous	1/10/1986	≤ 3,5 %	Pas d'application
M1 + N	≤ 3.5 t	1/01/1998	≤ 0,5 %	≤ 0,3 % ET 0,97 ≤ λ ≤ 1,03
M + N	Tous	1/07/2002	≤ 0,3 %	≤ 0,2 % ET 0,97 ≤ λ ≤ 1,03

5.10.2 Diesel

Les émissions doivent être mesurées suivant la NS en vigueur pour les véhicules mis en service à partir du 01.01.1980.

Si l'inspecteur estime qu'il y a un risque de dégât 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, le test ne sera pas effectué, sauf demande écrite explicite du conducteur.

5.10.3 Installation GAZ

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

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

5.11 Autres transformations

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.

Dans ce cas, le contrôle aura lieu, le véhicule sera ajourné, et la station enverra un rapport explicatif au SPW.

Remarques :

- Le CBP tuning n'est pas applicable dans le cadre d'un contrôle 'ancêtre'.
- Toute transformation acceptée lors d'un contrôle précédent continuera à être autorisée à condition d'être documentée (dérogation Autorité, attestation constructeur, rapport tuning, rapport de validation GOCA, etc ...).
- Tous les éléments qui peuvent créer des blessures, bords tranchants,... sont interdits excepté si le client peut prouver au moyen d'une documentation ou tout autre document probant, qu'il s'agit d'un équipement d'origine.
- A titre d'exemple, liste **non exhaustive** de transformations interdites, sauf si celles-ci sont réalisées avec des pièces d'origine du modèle (dossier à envoyer au SPW) :
 - capot moteur synthétique
 - films sur pare-brise et vitres latérales AV
 - remplacement des vitres par du plexiglas
 - 'Topchop' (toit surbaissé) sauf si accord de l'Autorité délivrée par le passé
 - élargisseurs de voies
 - modification de la fixation des roues (ex : moyeu central)
 - suspension pneumatique
 - silentblocs de suspension modifiés (sauf si attestation présente)
 - stabilisateurs modifiés
 - changement de moteur / carburant /alimentation si les conditions du point 5.8.3. ne sont pas remplies
 - changement de boîte de vitesses
 - structure portante modifiée
 - essieux transformés
 - circuit électrique transformé 6V > 12V / 12V > 24V / ... sauf si accord de l'Autorité
 - direction mécanique transformée en direction assistée sauf si accord de l'Autorité
 - conduite à droite transformée en conduite à gauche et inversement sauf si accord de l'Autorité

- système de freinage transformé de tambours vers disques et inversement (avec modification des moyeux, fixation mâchoire, répartiteur, maître-cylindre, ...)
- démontage du catalyseur
- bouteille NOS
- ...

6 TARIFICATION

Les tarifs prévus à l'article 23undecies sont d'application.

7 DATE D'APPLICATION

La présente instruction annule et remplace l'instruction N° V3/43.12/2014-03 du SPF Mobilité et Transports.

Cette instruction est d'application à partir du 02/01/2019.

POUR LE MINISTRE:
Le Directeur général a.i.,



Etienne WILLAME

ANNEXE 1 : Questions / Réponses

1. Quel est l'usage autorisé d'un véhicule immatriculé sous plaque « O » ?

Les véhicules immatriculés sous plaque 'O' 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 (véhicule à caractère historique ou mis en circulation depuis plus de 50 ans).

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

Validité technique : Non soumis au contrôle périodique

Cachet : **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 complet + 2ans.

3. 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).

Voir tableau repris au point 4.1.

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

Usage : Ancêtre

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

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

6. Un véhicule immatriculé sous plaque 'O' 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 ?

En l'absence de défectuosité ou de manquement administratif, il recevra un certificat de contrôle technique avec une validité technique « Non soumis au contrôle périodique ».

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

7. Le rapport d'expertise utilisé lors de la procédure prévue au point 4.3.3. 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 changement de propriétaire.

8. Un véhicule dont la configuration est incompatible avec les équipements de tests se présente en contrôle, que faire ?

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

9. 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.

10. Une camionnette initialement simple cabine mais dont des banquettes ont été ajoutées à l'arrière se présente en station. Le véhicule doit-il disposer d'une nouvelle homologation ?

Non, les véhicules sous immatriculation « O » 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 si les transformations ont été effectuées suivant les règles de l'art.

11. 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 notification du SPW que son véhicule a obtenu le caractère historique, le certificat de contrôle technique pourra être corrigé auprès d'une station de contrôle technique.

ANNEXE 2 : Fiche technique en vue de la classification d'un véhicule en tant que véhicule à caractère historique

Cette attestation est délivrée par le constructeur du véhicule ou son mandataire officiel et précise les différents composants techniques du véhicule d'origine lors de sa production.

Données du véhicule

Numéro d'identification (VIN) :

Emplacement du VIN :

Catégorie du véhicule :

Fabricant :

Marque :

Désignation commerciale :

Type, modèle, version, variante :

Date de fabrication (au moins l'année) :

Date de la première mise en circulation :

Numéro de carrosserie :

Type de carrosserie :

Couleur :

Type conduite : Gauche/droite

Marque du moteur :

Type du moteur :

Numéro moteur :

Nombre de cylindres :

Cylindrée (cm³) :

Puissance (kW) :

Type de carburant :

Système de transmission :

Nombre de vitesses :

Direction assistée : oui/non

Système de freinage : - Simple circuit/double circuit
 - Type de freins : disques/tambours/autre :

Suspension (type) :

Dimensions pneumatiques avant :

Dimensions pneumatiques arrière :

Date de délivrance :

Signature du représentant du constructeur ou du mandataire

ANNEXE 3 : Rapport d'expertise en vue de la classification d'un véhicule en tant que véhicule à caractère historique

Données du véhicule

Numéro d'identification (VIN)	
Catégorie du véhicule	
Marque	
Désignation commerciale	
Type, modèle, version, variante ...	
Date de fabrication (<i>par défaut l'année</i>)	
Date de la première mise en circulation (<i>par défaut l'année</i>)	
Type du moteur	
Marquage / code du moteur	
Type de carburant ou de combustible	

Évaluation technique

	OK	NOK
1. Identification du véhicule		
Numéro de châssis (VIN)		
Plaquette du constructeur		
Marquage du moteur		

2.1. Structure /Carrosserie		
2.1.1. Carrosserie		
aspect original		
matériaux originaux		
modification / transformation autorisée		
réparation (<i>le cas échéant</i>)		
2.1.2. Laquage		
Couleur		

2.2. Châssis et trains de roulement		
2.2.1. Châssis		
Châssis original ou réplique authentique autorisée		
2.2.2. Trains de roulement		
trains originaux		

2.3. Moteur et propulsion		
2.3.1. Moteur		
moteur original ou moteur original du modèle		

système de carburation original		
système d'échappement original / transformation autorisée		
2.3.2. Système de transmission		
système original ou système original du modèle		

2.4. Système de freinage		
système original ou système original du modèle		
commande originale		
système à simple ou double circuit original (1)		

2.5. Direction		
système original mécanique / assisté (1)		
volant original		

2.6. Roues et pneus		
équipement original / original du modèle (1)		
pneus diagonaux remplacés par pneus radiaux		

2.7. Installation électrique		
2.7.1. Éclairage et signalisation		
équipement original		
modification / transformation autorisée		
2.7.2. Autres équipements électriques		
équipements originaux		
remplacement du système à 6V par un système à 12V		

2.8. Aménagement intérieur		
2.8.1. Aspect général		
bon état d'entretien et d'apparence (par différenciation à un 'ancien véhicule', utilisé de façon 'normale')		
2.8.2. Sièges et ceintures		
sièges originaux / sièges originaux du modèle		
post-montage de ceintures		
2.8.3. Tableau de bord		
tableau de bord original		
2.8.4. Équipement adapté pour conducteur avec handicap		
adaptation du véhicule selon les règles de l'art		

Déviations et/ou non-conformités constatées

Élément	Description de la déviation ou non-conformité
1. Identification	
2.1. Structure / Carrosserie	
2.2. Châssis / cadre et transmission	
2.3. Moteur et propulsion	
2.4. Système de freinage	
2.5. Direction	
2.6. Roues et pneus	
2.7. Installation électrique	
2.8. Aménagement intérieur	
3. Divers	

(1) Biffer la mention inutile

- Si la rubrique n'est pas applicable, mentionné "NA"

- Ajouter au rapport d'expertise tous les documents et/ou photos susceptibles d'en faciliter l'examen

Evaluation de l'inspecteur :

Le véhicule peut obtenir le caractère historique

Le véhicule ne peut pas obtenir le caractère historique

Date :

Signature de l'inspecteur :

.....

ANNEXE 4 : Certificat de changement de moteur pour un véhicule immatriculé sous un plaque spécifique "Oldtimer".

Remplacement de moteur sur le véhicule suivant :

Marque :	Type :
N° de châssis :	N° d'agrément :

Par un moteur :

Marque :		Type :	
N° :		Cylindrée :	cc
Carburant :		Kw :	
	Moteur d'origine	Nouveau moteur	Exécuteur de la transformation (OK / NOK)
Carburant			
Nombre de cylindres			
Mode d'alimentation			
Cylindrée tolérance 10 %			
Puissance tolérance ± 10 %			
Autres			

Exécuteur de la transformation :

Nom, prénom :	
Adresse :	
n° de registre national :	

Date et signature :