



# BEHVA

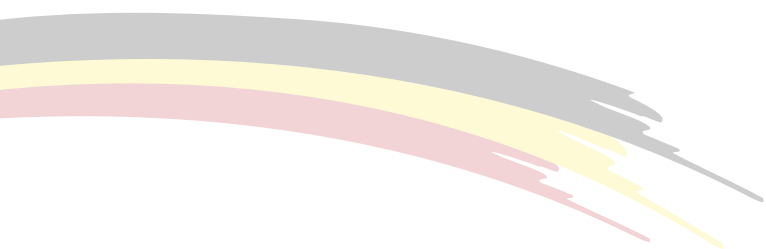
Belgian Historic Vehicle Association

# 2024

## LIVRE BLANC

**Préserver notre patrimoine roulant  
dans un environnement en pleine mutation**





# 1. RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Ce mémorandum met en lumière l'importance significative -sociétale, patrimoniale, économique- du secteur des véhicules historiques en Belgique, caractérisé par environ 250 000 véhicules, 125 000 passionnés, 18 500 emplois directs et indirects, un poids économique estimé à 1,4 milliard d'euros, pour un impact en matière d'émission de CO2 négligeable. Il aborde les défis liés à la préservation de ce patrimoine dans un contexte de mobilité en évolution, en soulignant l'importance de l'intégration intelligente des véhicules historiques dans les cadres réglementaires destinés à les protéger. Le mémorandum propose des stratégies pour relever cette opportunité autour de l'harmonisation des politiques et de l'adaptation des règlements aux changements de mobilité, en portant une attention particulière aux points suivants :

- La charte de l'utilisateur : pour le bon usage et le respect de l'environnement pour les utilisateurs de véhicules historiques
- Les carburants alternatifs : promotion des carburants synthétiques (E-fuels) compatibles avec les véhicules historiques
- Les LEZ dans les 3 Régions : accessibilité des véhicules historiques dans les zones à faibles émissions
- La fiche d'identification BEHVA : pour une description précise de la conformité des véhicules historiques
- Le contrôle technique : harmonisation des normes à travers les Régions et formation spécifique du personnel des stations de contrôle
- Statut des véhicules historiques : distinction entre les catégories « oldtimer » et « youngtimer »
- Le certificat d'immatriculation original : conservation de ce document par le propriétaire du véhicule historique
- Le permis de conduire B à C : autorisation de l'utilisation du permis B pour la conduite de véhicules utilitaires historiques de plus de 3,5 tonnes

Chacune de ces propositions est explicitée dans le présent livre blanc.

Les auteurs soulignent l'importance de s'inspirer des modèles mis en œuvre chez nos voisins européens pour la réglementation et la préservation des véhicules historiques.

Le véhicule historique représente un patrimoine culturel vivant exceptionnel à plus d'un titre. Il a la particularité de ne recourir à aucune subvention, à aucune aide publique pour assurer sa conservation. Au contraire, il alimente une chaîne de valeur économique procurant des recettes publiques substantielles.. Au cœur de cette préservation se trouve une communauté de passionnés dont l'engagement transcende les générations et unit les amateurs de toutes les strates de la société. Chaque véhicule historique raconte une histoire unique, incarnant non seulement un héritage mécanique, mais aussi un voyage à travers le temps qui inspire et éveille la mémoire d'une époque. Ce sont cette richesse émotionnelle et ce lien intemporel qui motivent à protéger et à célébrer ces trésors roulants, garantissant qu'ils continuent à enrichir notre culture et notre histoire pour les générations futures.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. RÉSUMÉ EXÉCUTIF</b>	<b>3</b>
<b>2. INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
<b>3. IMPACT SOCIÉTAL</b>	<b>9</b>
A. Valeur patrimoniale : Le véhicule historique, un patrimoine (pas) comme les autres	9
B. Cohésion et dynamique communautaire: Un patrimoine maintenu en vie grâce à une forte dynamique communautaire	11
C. Profil des amateurs de véhicules historiques	12
D. Transmission du savoir : Un patrimoine maintenu en vie grâce à la transmission des connaissances et savoir-faire	14
<b>4. IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU SECTEUR</b>	<b>15</b>
A. Emploi dans le secteur : Le patrimoine roulant, un vivier d'emplois insoupçonné	16
B. Contribution économique globale : Le secteur du véhicule historique, un géant en plein essor	17
<b>5. L'IMPACT TRÈS LIMITÉ DES VÉHICULE HISTORIQUES</b>	<b>18</b>
<b>6. NOS PROPOSITIONS POUR GARANTIR UN USAGE CORRECT</b>	<b>19</b>
A. La Charte De L'utilisateur	19
B. Les Carburants Du Futur	19
C. Les « Lez » En Region Bruxelles-Capitale	19
D. Les « Lez » En Region Flamande	19
E. Le Decret « Lez » En Region Wallonne	20
F. La Fiche D'identification Behva	20
G. Le Contrôle Technique	21
H. Le Statut Du Vehicule Historique	22
1) Les Youngtimers	
2) Les Oldtimers	
I. Le Certificat D'immatriculation D'origine	23
J. Le Permis De Conduire C Et D	23
<b>7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>24</b>
<b>8. ANNEXES</b>	<b>25</b>
A. Le véhicule historique dans les pays avoisinants	25
B. Enquête conjointe BEHVA – BDO - Approche méthodologique	27

---

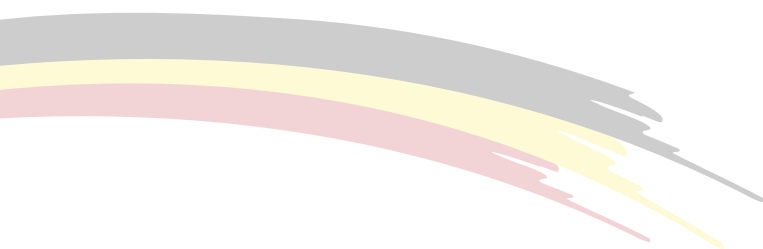


## 2. INTRODUCTION

La Belgique est un terreau très fertile pour les témoignages du passé, matériels ou immatériels. Les patrimoines constituent un atout indéniable, favorisant les liens sociaux, générant aussi une intense activité économique. Le véhicule historique, bien plus qu'une simple machine, constitue une part importante de notre héritage, une capsule temporelle qui raconte notre passé et qui, en même temps, incarne l'artisanat, l'ingéniosité et les valeurs esthétiques d'époques révolues. Il nous offre un aperçu des avancées technologiques, des philosophies de conception et des contextes socio-économiques de chaque période de notre histoire récente.

Le véhicule historique est remarquable en ce qu'il représente non seulement un patrimoine matériel, mais également immatériel, tant l'expertise, la connaissance ou le savoir-faire en constituent des éléments essentiels et indissociables de l'objet.

Au même titre que d'autres patrimoines, le patrimoine roulant que constituent les véhicules historiques propose un témoignage destiné aux générations futures, d'autant plus essentiel dans ce contexte de mutation profonde des modes de transport.



## A. Définir le « véhicule historique »

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), chapeautant 80 associations nationales, dont quarante-trois en Europe, définit le véhicule historique comme « un véhicule routier à propulsion mécanique d'au moins 30 ans, conservé et entretenu dans un état historiquement correct, qui n'est pas utilisé comme moyen de transport quotidien et qui à ce titre fait partie de notre patrimoine technique et culturel ». Au titre des valeurs qu'elle défend, la FIVA a été accréditée en 2017 par l'UNESCO, reconnaissant la réalité du patrimoine culturel, historique et industriel que représente le véhicule historique.

Dans la Directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique, le Parlement et le Conseil européens ajoutent que « Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. »

En Belgique, de nombreux passionnés et experts font vivre et pérennisent ce patrimoine. À la différence de certains pays voisins, aucune technique de recensement ne permet de dénombrer avec exactitude le nombre de véhicules qui le compose, compte tenu de l'existence de collections statiques, de réserves et de musées. Selon les registres de la DIV, il y aurait fin 2023 près de 263 000 véhicules immatriculés de plus de 30 ans. À partir de données observées dans d'autres pays et à partir des enquêtes de la BEHVA, on peut estimer que 250 000 véhicules répondraient aux critères du patrimoine roulant tels que définis plus haut, dont 85% de voitures et 10% de deux-roues motorisés, le reste étant constitué de véhicules militaires, agricoles, de transport en commun ou de transport de marchandises.

### Le secteur en bref :

- 250.000 véhicules historiques
- 125 000 propriétaires
- 18 500 emplois directs & indirects du secteur
- 1,3 milliard EUR de chiffre d'affaires direct généré par le secteur, composé en grande majorité de microentreprises
- 0.4% des émissions de CO2 de l'ensemble des transports routiers
- 525 clubs de passionnés

## B. La BEHVA

La BEHVA, pour Belgian Historic Vehicle Association, association constituée en 1988, se consacre à la préservation, la protection et la promotion du patrimoine des véhicules historiques et de la culture qui leur est associée.

Cette notion de préservation du côté immatériel du patrimoine des véhicules historiques est portée par l'UNESCO et la FIVA, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, au sein de laquelle la BEHVA compte parmi les membres les plus importants et participe à différentes commissions.

La BEHVA participe également à la commission historique de la Fédération Internationale de l'Automobile, la FIA.

Reconnue en tant que fédération, la BEHVA représente plus de 525 clubs répartis sur l'ensemble du territoire belge et près de 100.000 amateurs de véhicules historiques.

La fédération a pour objet de faciliter les contacts et la collaboration entre amateurs, propriétaires et utilisateurs de véhicules historiques ainsi qu'avec les instances communales, régionales, nationales et internationales auprès desquels leurs intérêts ont besoin d'être représentés. La BEHVA contribue à favoriser les relations entre les utilisateurs de véhicules historiques et les professionnels, vendeurs et réparateurs, avec un impact significatif sur l'évolution socio-économique de l'ensemble du secteur.



La BEHVA s'inscrit dans une notion d'utilisation durable des véhicules historiques et veille à faire profiter les générations futures des éléments authentiques du patrimoine grâce au maintien en bon état des véhicules, des équipements concernés, des documents et brochures issus de la recherche, ainsi qu'à l'élaboration de directives, de normes et d'instructions.

La sixième réforme de l'État de janvier 2014 a entraîné le transfert de nombreuses compétences de l'État fédéral vers les Régions et les Communautés, notamment en matière de contrôle technique, de sécurité routière, de formation à la conduite, d'homologation des véhicules et de fiscalité.

De nombreuses disparités sont constatées au niveau du paysage légal et réglementaire des trois Régions .

La BEHVA plaide en faveur d'une concertation optimale entre les Régions, afin de tendre à la nécessaire harmonisation qui simplifie la vie du citoyen.

La BEHVA est plus que jamais disposée à s'appuyer sur ses ressources, ses compétences et son savoir-faire pour éclairer les autorités sur les grandes questions politiques, culturelles, sociologiques, économiques et techniques qui concernent l'écosystème du véhicule historique.

Ce livre blanc a pour objectif de poser les jalons d'un échange qui se veut constructif entre les décideurs et décideuses politiques et la communauté du véhicule historique. Les évolutions majeures dans le domaine de la mobilité nous encourageant à accompagner efficacement le véhicule historique vers un cadre réglementaire bien défini, avec l'objectif d'en construire la conservation et l'utilisation du patrimoine en équilibre autour des intérêts de toutes les parties prenantes.

Ce document commence par mettre en lumière l'importance sociétale et patrimoniale du véhicule historique ainsi que l'importance économique du secteur avant d'en définir le contexte et les défis actuels et formuler des propositions stratégiques afin d'en assurer la pérennité.





### 3. IMPACT SOCIÉTAL

Parallèlement à son importance économique, le véhicule historique crée une valeur sociétale essentielle. En Belgique, le véhicule motorisé fait partie du quotidien de la majorité de nos concitoyens. De plus en plus nombreux sont ceux qui portent un intérêt pour l'histoire de ce moyen de transport qui connaît la plus importante mutation de son histoire. Notre fédération a pu constater que si 2 millions de Belges sont intéressés par le véhicule historique, 3,5 millions le considèrent au rang de patrimoine. Plus de 700 000 souhaiteraient un jour être propriétaire.

Plus que tout autre objet culturel, le véhicule a la capacité et le potentiel de fédérer un très large public. Les multiples échanges informels autour du véhicule historique permettent de créer ou de renforcer un tissu social transgénérationnel, faisant aussi se rencontrer des personnes d'horizons très divers. Nul ne se hasarderait à attribuer une valeur marchande à ce brassage d'une importance sociale inestimable.

Selon l'UNESCO, « à travers l'élaboration d'un sens d'appartenance individuel et collectif, le patrimoine peut aussi enrichir le capital social et contribuer à soutenir la cohésion sociale et territoriale ».

En terme sociétal, son importance se marque sur le plan (A) du patrimoine, (B) de la cohésion communautaire, (C) de la diversité sociale et (D) de la transmission du savoir.



#### A. Valeur patrimoniale : Le véhicule historique, un patrimoine (pas) comme les autres

Le véhicule historique est un patrimoine important et populaire. En rendant compte du vécu des générations, il s'impose comme un témoin de l'évolution économique, sociale et culturelle, dont il livre un grand récit visuel et sensoriel. À ce titre, il propose un observatoire privilégié d'une tranche de l'histoire qu'il a aidé à façonner.

Incarnant pour les uns l'apport à la modernité sociale de Charles del Marmol, président de la FN, producteur de motocycles et de voitures, instaurant en faveur du personnel des services pharmaceutiques et médicaux ainsi que l'assurance des ouvriers contre les accidents de travail bien avant que la législation belge ne s'en occupe ; pour les autres, la vision d'Henry Ford qui popularisa l'usage de la voiture pour tous (divisant le prix de vente de la Ford T par deux en seulement quatre ans tout en accroissant les salaires grâce à ses méthodes de production) ou pour d'autres encore, celle de Soichiro Honda chez qui chaque personne dans l'usine portait la même salopette blanche, y compris le président, chaque véhicule historique -auto, moto ou utilitaire en tout genre- appartient au musée vivant qui retrace une incroyable odyssée, du premier véhicule à vapeur, le fardier de Cugnot, jusqu'aux véhicules les plus récents qui viennent d'avoir 30 ans. Odyssée sur d'innombrables schémas économiques et techniques, visant à répondre raisonnablement aux attentes d'une clientèle exigeante dans un contexte d'innovation technologique de plus en plus concurrentiel.

A travers les rassemblements et l'activité des clubs, des musées et des organisateurs d'événements, le véhicule historique suscite des moments heureux de partage et de convivialité. Un phénomène universellement observé, partout sur la planète. Il représente un siècle et demi d'évolution de la technique, du confort, de la sécurité et de l'efficacité énergétique. Enfin, comme pour l'art, sa préservation fait appel à un éventail diversifié de compétences, contribuant par là à la transmission des savoirs. En même temps qu'un hommage aux 125.000 propriétaires, aux plus de 525 clubs, aux 235.000 visiteurs du musée Autoworld, aux 18.500 emplois directs et indirects qui forment la communauté qui veille à la préservation, à la protection et à la promotion du véhicule historique et de la culture qui lui est associée, ce livre blanc est une invitation aux stakeholders pour qu'en Wallonie et à Bruxelles ce patrimoine continue d'être effectivement traité comme un musée roulant qui participe pleinement à la vie publique et que soit élaboré en Flandre, main dans la main, un cadre d'utilisation adapté.

La plus grande partie de nos concitoyens sont sensibles à la protection du véhicule historique comme un élément de patrimoine.

Selon deux études réalisées en parallèle en Grande-Bretagne et en Autriche<sup>1</sup>, 63% des adultes autrichiens considèrent le véhicule historique comme un patrimoine culturel digne d'être préservé et 45% des Britanniques comme une composante intégrale de l'héritage national. Dans la même veine, près de deux Allemands sur trois perçoivent le véhicule historique comme un bien culturel à part entière<sup>2</sup>. La même sensibilité vis-à-vis du véhicule historique se vérifie chez nos concitoyens belges.

L'UNESCO reconnaît depuis 2017 l'intérêt de préserver le véhicule historique. Aux États-Unis, ce dernier a été intégré à la législation traitant des biens culturels historiques (Historic Preservation Act), au même titre que le patrimoine mobilier et immobilier. Un véhicule peut par conséquent être inscrit au Registre National des Lieux Historiques (National Register of Historic Places).

La protection et la transmission de notre patrimoine culturel et historique pour les générations contribuent directement à neuf des dix-sept Objectifs du Développement Durable des Nations Unies (ODD), notamment l'ODD4 traitant de l'éducation.

Parler de patrimoine soulève la question de sa préservation, sujet traité dès 2012 par la FIVA (Fédération Internationale du Véhicule Ancien) via la publication de la Charte dite de Turin qui, à l'instar de la Charte de Venise pour le patrimoine architectural, recommande le maintien de la « qualité mémorielle du véhicule historique », la substance historique des pièces et des matériaux ne pouvant être altérée. Toujours selon la FIVA, le remplacement de pièces manquantes ou la réparation de pièces dégradées, exige une connaissance approfondie des designs originaux.

Dans de nombreux pays, les autorités prennent conscience que le véhicule historique constitue un réel patrimoine culturel, historique et industriel. Mais ce patrimoine est particulier en ce qu'il se distingue d'autres catégories, à savoir :

- Le patrimoine roulant doit être maintenu en état de fonctionnement pour être efficacement préservé.
- Le patrimoine roulant exige des connaissances et des savoir-faire poussés pour être maintenu en état (l'aspect immatériel s'avère donc aussi essentiel que l'aspect matériel).
- Le patrimoine roulant est en grande partie financé, entretenu et enrichi par des particuliers ou plus rarement des entreprises privées, les institutions publiques n'ayant généralement qu'un rôle d'accompagnement non-financier.
- Le nombre de véhicules historiques croît et continuera de croître dans la prochaine décennie, avec une augmentation annuelle moyenne de 3% par an (scénario neutre).

**Compte tenu de ce qui précède, il importe que la communauté qui vit pour et par le patrimoine roulant soit accompagnée avec diligence par les autorités publiques.**

<sup>1</sup> "Oldtimer in Österreich", Telemark-Marketing (2017) & "The 2016 National Historic Vehicle Survey", BHVC and CallCredit Information Group (2016)

<sup>2</sup> "Classic Studie - Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2023 (5. Auflage)", BBE Automotive GmbH (2023)

Le marché européen du véhicule historique croît en moyenne de 8 à 10% en valeur chaque année, grâce à la restauration de véhicules existants, à l'arrivée de nouveaux véhicules dans le parc des véhicules de 30 ans ou plus ou encore à l'importation de véhicules en provenance d'autres continents. Cette croissance éveille un intérêt croissant pour le véhicule historique partout en Europe.

On peut estimer que l'évolution constatée en Europe suit la même tendance en Belgique. À ce jour, la valeur totale du parc de véhicules historiques peut être estimée entre € 4,5 et € 5 milliards, soit 0,25% du patrimoine total des ménages belges. Le véhicule historique de collection figure parmi les placements alternatifs au même titre que l'art, les grands vins ou les antiquités. Toutefois, contrairement à d'autres placements, il concerne un large éventail de la population. Le véritable amateur de véhicules historiques est loin du profil spéculateur. Il s'agit avant tout d'un passionné pour qui la dimension affective joue un rôle central. Il est prêt à donner de son temps et de ses économies pour faire vivre un patrimoine avant tout émotionnel.

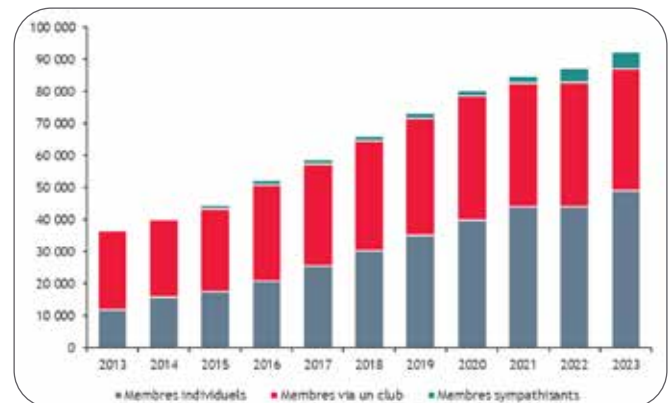
Le marché du véhicule historique ne s'adresse pas non plus aux plus nantis. La moitié des achats de véhicules historiques sont négociés à un prix moyen de € 15 000 pour les voitures et inférieur à € 3 000 pour les motos.



## B. Cohésion et dynamique communautaire: un patrimoine qui vit grâce à une forte dynamique communautaire

A travers les plus de cinq cents clubs et leurs membres, mais en comptant aussi ses affiliés directs, la BEHVA représente une centaine de milliers de passionnés du véhicule historique, dont 90% sont effectivement propriétaires d'un véhicule. Un nombre multiplié par 2,5 au cours des dix dernières années. Remarquablement animée par les clubs répartis sur tout le territoire de même qu' à travers de multiples événements organisés aux quatre coins du pays, cette communauté connaît la BEHVA et compte sur la BEHVA.

Figure 3 – Nombre de membres de la BEHVA



Source : BEHVA internal database

À cette communauté viennent s'ajouter d'autres amateurs plus ou moins actifs dans le monde du patrimoine roulant. En témoigne le succès grandissant des salons InterClassics de Bruxelles et de Maastricht, avec plus de 60 000 visiteurs cumulés en 2023. De même, le musée Autoworld a vu son nombre de visiteurs tripler en 10 ans (235.000 en 2023).

Le patrimoine roulant touche donc un large public. Si à ce jour, aucune enquête à grande échelle n'a été menée auprès de la population belge, une étude britannique récente<sup>1</sup> fait ressortir que 45% des adultes montreraient un intérêt certain (express interest) pour le patrimoine roulant au

<sup>1</sup> "Public interest & attitudes towards Heritage Transport", JDA - FIVA Research 2021

sens large (transport heritage). Il est révélateur que ce pourcentage varie relativement peu selon les classes d'âge; 46% chez les 16-24 ans, 48% chez les 25-34 ans et 46% chez les 35-44 ans. Le genre, l'appartenance sociale ou encore l'origine ethnique des répondants n'ont qu'un impact limité sur cette distribution.

Toujours selon la même enquête, plus de 25% des Britanniques visitent volontiers musées et expositions sur la thématique des transports patrimoniaux. Un jeune sur dix (25-34 ans) se déclare intéressé à participer à un projet de restauration de véhicule (contre un adulte sur vingt dans une population totale). Toujours en Grande-Bretagne<sup>2</sup>, 9% des adultes disent souhaiter devenir un jour propriétaires d'un véhicule historique.

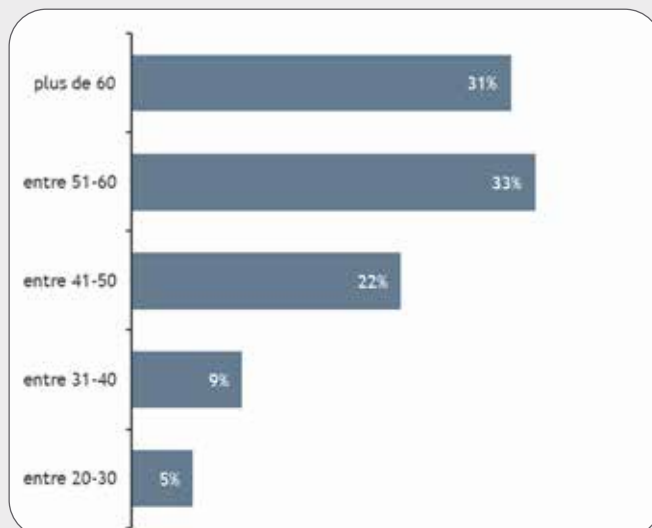
Vu les chiffres de fréquentation des événements, musées et salons, et partant des enquêtes réalisées par BEHVA et BDO<sup>3</sup>, l'intérêt pour le véhicule historique en Belgique serait aussi important qu'en Grande-Bretagne. La population concernée est très diversifiée, avec un pourcentage élevé de jeunes ne possédant pas (encore) de véhicule historique. Ces jeunes participent activement à la vie de la communauté. Aussi, la BEHVA défend l'importance vitale du lien social et culturel que suscite le patrimoine roulant, non seulement pour les amateurs, mais également pour une grande partie de la population.



### C. Profils des amateurs de véhicules historiques<sup>4</sup>

Plus de 85% des propriétaires sont membres d'un club de véhicule historique et sept sur dix participent à des événements ayant un lien avec le patrimoine roulant (en moyenne, 5,6 événements par an)<sup>5</sup>. Les membres de la BEHVA sont âgés en moyenne de 53 ans. Un propriétaire possède en moyenne 2,06 véhicules.

Figure 4 – Membre de la BEHVA par catégorie d'âge (2017 – n = 9 804)



Source : GfK « Étude auprès des membres 2017 »

Les véhicules historiques ne sont pas toujours des objets de luxe de grande valeur. Loin de là, un véhicule sur deux a une valeur moyenne de € 15 000. Ces véhicules n'en sont pas moins soignés avec passion, au même titre que les véhicules d'une valeur plus élevée.

On retrouve dans la communauté toutes les catégories sociales. Il est de règle dans beaucoup de clubs de ne jamais demander votre profession ou ce que vous faites dans la vie. Les amateurs de patrimoines roulants possèdent un niveau d'étude et de revenus légèrement supérieurs à la moyenne belge.

<sup>2</sup> "Key findings from the 2020/2021 National Population Survey", FBHV (2022)

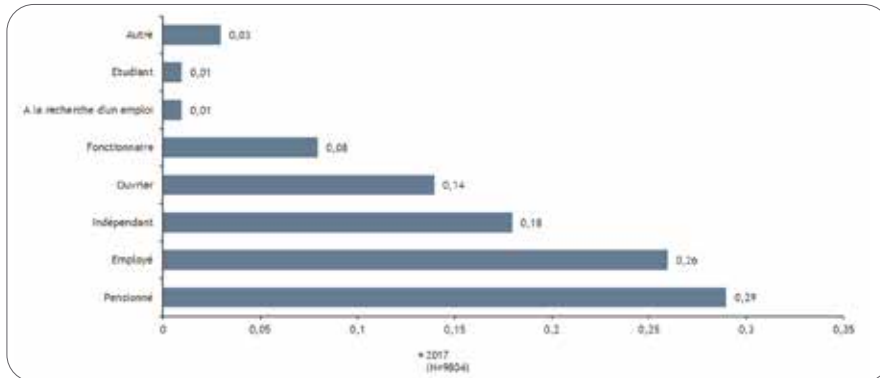
<sup>3</sup> "Étude auprès des membres 2017", GfK (2017) et "Enquête auprès des membres", BEHVA-BDO (décembre 2023). Cfr en annexe pour l'approche méthodologique de l'enquête de 2023

<sup>4</sup> "Étude auprès des membres 2017", GfK (2017) et "Enquête auprès des membres", BEHVA-BDO (décembre 2023). Cfr en annexe pour l'approche méthodologique de l'enquête de 2023

<sup>5</sup> "Factfile – Historic vehicle in Belgium", JDA - FIVA Research 2021

Ainsi le revenu annuel moyen des ménages propriétaires de véhicules historiques est de € 55.500. La moitié de ces ménages dispose de revenus annuels inférieurs à € 40 000.

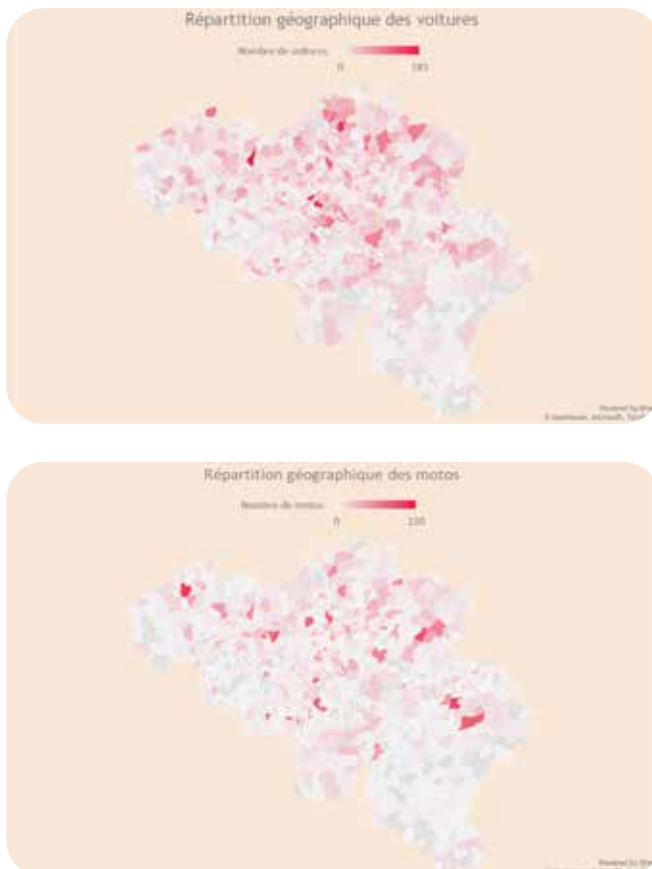
Figure 5 – Statut des propriétaires de véhicules historiques



Source : GfK « Étude auprès des membres 2017 »

Les propriétaires de véhicules historiques vivent un peu plus que la moyenne belge en zone rurale (43% pour les voitures et 40% pour les motos).

Figure 6 – Répartition géographique des véhicules historiques (2023)



Source : BDO online survey, 2023



En conclusion, le patrimoine roulant réunit une communauté hétéroclite d'acteurs animés par la passion du véhicule historique et dont le profil se démarque pas significativement de la moyenne de la population belge.

A côté des propriétaires, amateurs et experts, gravite un ensemble considérable de métiers, de l'assureur au journaliste, du libraire à l'artisan marqueteur, de l'organisateur d'événements à l'hôtesse d'accueil, de l'historien au photographe. Ces personnes sont pour la plupart absentes de la liste officielle des membres de clubs ou de la liste des membres de la fédération.

Elles ne participent pas moins activement à la vie du patrimoine roulant et tissent les mailles d'un réseau qui ne cesse de grandir.



## D. Transmission du savoir : un patrimoine vivant grâce à la transmission des savoirs

Fait saillant, le véhicule historique présente la particularité d'être indissociable d'une forme d'expression du patrimoine immatériel. La restauration et l'entretien du patrimoine roulant exigent une connaissance approfondie de chaque véhicule, nécessitant parfois des recherches pointues et confinant souvent au travail d'historien. La communauté du véhicule historique maintient en vie un patrimoine artisanal diversifié. Les compétences requises incluent, au-delà de la mécanique de base et de l'électricité, les métiers de la mécanique de précision, de la tôlerie, de la menuiserie, de la marqueterie, de la sellerie et de la peinture.

À l'instar des véhicules, cet ensemble de spécialités et de savoir-faire techniques et artisanaux exige toutes les attentions : la préservation du patrimoine roulant passe nécessairement par la pratique et la transmission des connaissances et des compétences associées. Si des initiatives existent dans les trois régions du pays, notamment sous forme de formations, elles se révèlent largement insuffisantes par rapport aux besoins. Tous les métiers d'artisanat du véhicule historique sont en tension. Cette réalité est apparue de façon éclatante lors du panel organisé avec les acteurs du secteur (cf. note méthodologique). La formation de jeunes comme d'adultes aux métiers techniques et d'artisanat du véhicule historique est un défi majeur. L'expertise relative à certains véhicules est souvent dans les mains de quelques passionnés sans véritable dynamique de transmission alors que leur expertise est souvent reconnue au-delà des frontières, augurant d'un potentiel économique significatif dans l'hypothèse où la transmission de leur savoir -souvent belgo-belge- venait à prendre appui sur un cadre structuré. Certaines spécialités n'existent déjà plus en Belgique. Notre pays a besoin de se réarmer.

En 2019, la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) tirait la sonnette d'alarme, faisant le constat d'une main-d'œuvre vieillissante et, pour les années proches, d'un risque accru de perte d'un savoir-faire unique. La FFVE déplorait l'absence d'un enseignement spécifiquement dédié aux véhicules historiques au sein des organes de formations professionnelles, à l'exception notable, bien qu'insuffisante, d'un cursus de dix mois dispensé par le Conservatoire National des Véhicules Anciens. La généralisation des motorisations électriques risque de surcroît d'accélérer la tendance à la pénurie.

D'après JDA Research<sup>6</sup>, plus d'un tiers des britanniques (sur un échantillon représentatif de 2 500 participants) pense qu'il est important de maintenir le patrimoine roulant dans son état originel. Un sur cinq estime que les plus jeunes devraient être encouragés à s'orienter vers la filière. Mais, tout comme en France, l'enquête souligne le risque que fait peser l'extinction de certains métiers sur un secteur normalement plein d'avenir. Et pourtant, toujours selon la même étude, les jeunes s'engageant dans la filière du véhicule historique peuvent espérer un salaire plus attractif que dans les métiers de l'automobile conventionnelle. Le Royaume-Uni bénéficie d'un modèle d'écolage bien rodé – cité en exemple par les intervenants du panel –, incapable cependant de répondre capacitairement à la demande.

La situation n'est pas différente en Belgique, point confirmé lors du panel. Il est donc indispensable, pour que le travail ne parte pas à l'étranger, que davantage de nos jeunes soient a minima sensibilisés aux possibilités de faire carrière dans l'entretien, la réparation et la restauration de véhicules historiques, et que soit mise sur pied une filière de formation en école puis d'apprentissage chez un patron.

<sup>6</sup> "Looking to the future", JDA Research (2021)

## 4. IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

Fin 2023, selon les registres de la DIV, le parc belge comptait 568 821 véhicules de plus de 30 ans. À partir des données observées dans d'autres pays et des enquêtes de la BEHVA, une estimation suggère qu'environ 250 000 de ces véhicules répond aux critères de patrimoine roulant, représentant 44% des véhicules de plus de 30 ans. Parmi ceux-ci, 85% seraient des voitures et 10% des motocyclettes, les autres catégories incluant des véhicules militaires, agricoles, de transport en commun ou de transport de marchandises.

Historique	
VOITURE	84,1%
MOTO	8,1%
VAN	2,8%
CYCLO	1,6%
TRACTEUR	1,4%
MOTORHOME	1,2%
CAMION	0,5%
BUS	0,3%
TRAILER	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Source : <https://mobilit.belgium.be/fr/documents/publications-et-statistiques>, 2023

Si la tendance historique persiste, le nombre de véhicules historiques devrait connaître une croissance moyenne de 3% par an jusqu'en 2029. Ces véhicules, choyés et entretenus, sont maintenus dans leur état d'origine par environ 125 000 propriétaires auxquels s'ajoutent des experts, des professionnels et de nombreux amateurs.



Le patrimoine roulant se distingue par le fait qu'il est principalement enrichi et entretenu par des acteurs privés, dont de nombreux particuliers. Cette caractéristique nécessite une approche concertée avec les pouvoirs publics, reposant sur trois piliers :

- 1. Soutien à une communauté active et en plein essor :** garantir un soutien approprié à une communauté socialement et économiquement dynamique.
- 2. Cohérence entre politiques fédérales, régionales et communales :** harmoniser les politiques à tous les niveaux administratifs, en s'inspirant des bonnes pratiques observées ailleurs en Europe.
- 3. Adaptation du traitement du véhicule historique à l'évolution de la mobilité :** ajuster les politiques en fonction des évolutions dans le domaine de la mobilité tout en tenant compte des particularités du patrimoine roulant.

L'impact économique du véhicule historique est multiple :

- 1. Emploi et entreprises :** l'industrie des véhicules historiques crée des emplois dans des spécialités aussi diverses que la mécanique, la carrosserie, la sellerie, la restauration, les pièces détachées, la refabrication de pièces, les lubrifiants, l'outillage et les produits d'entretien.
- 2. Événements et tourisme :** la Belgique compte de nombreux événements dédiés aux véhicules historiques, comme des rallyes, des expositions et des foires. Ces événements attirent les passionnés et contribuent au tourisme local.
- 3. Conservation du patrimoine :** la Belgique abrite de nombreux musées et des collections privées dédiés aux véhicules historiques, contribuant à la préservation du patrimoine.

## A. Emploi dans le secteur : Le patrimoine roulant, un vivier d'emplois insoupçonné

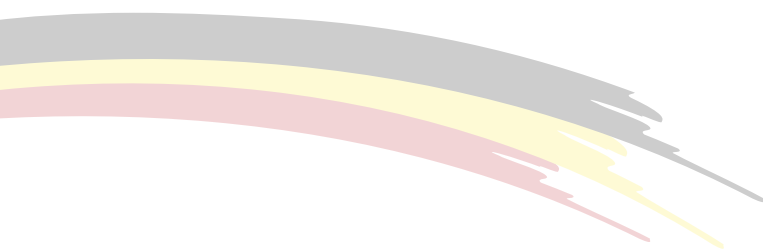
La quantification des emplois, qu'ils soient directs ou indirects, dans le secteur, pose un défi en raison du manque de classification claire dans les statistiques nationales sectorielles. Une méthode pertinente pour appréhender la situation consiste à effectuer des comparaisons avec des pays voisins ayant réalisé des études approfondies.

En 2019, la Fédération britannique des véhicules historiques (FBHVC) estimait à environ 1,5 million le nombre de véhicules historiques enregistrés au Royaume-Uni, soit environ six fois plus qu'en Belgique

Selon une étude récente réalisée par JDA Research pour le compte de la FBHVC, le secteur du patrimoine roulant employait directement 34 000 personnes au Royaume-Uni, principalement actives dans le négoce, la restauration et l'entretien de véhicules historiques. En tenant compte de l'ensemble de la chaîne de valeur, y compris les activités connexes, l'emploi total s'élèverait à 113 000 emplois, soit un coefficient multiplicateur de 3,4.

Extrapolé à la Belgique, le poids du secteur du véhicule historique est estimé à un minimum de 5 500 emplois directs locaux et viables. Si l'on prend en considération les emplois indirects, le secteur belge représente 18 500 emplois directs et indirects. L'emploi devrait augmenter dans les prochaines années à condition que le secteur soit correctement encadré.

Le secteur fait face à une forte pénurie de main d'œuvre qui entrave son potentiel de croissance. En 2021, une enquête belge a révélé que 40% des entrepreneurs du secteur étaient à la recherche de personnel, et que plus de 80% d'entre eux rencontrent des difficultés pour recruter. Un constat partagé par les acteurs français et britanniques comme en attestent leurs publications.





## B. Contribution économique globale : le secteur du véhicule historique, un géant en plein essor

Tout comme pour l'emploi, mesurer avec exactitude l'impact réel du véhicule historique sur notre économie demeure à ce jour un défi. La diversité des activités suggère cependant un poids beaucoup plus important qu'à première vue, et surtout, une croissance significative. Des chiffres relativement fiables peuvent être avancés, d'une part, en se basant sur les dépenses effectuées par les amateurs belges, et d'autre part, par une extrapolation des études quantitatives menées à l'étranger.

Dans l'analyse, une distinction est opérée entre les activités directes (travaux réalisés sur les véhicules historiques) et les activités indirectes (celles générées par l'ensemble de l'écosystème du véhicule historique).

Au niveau européen, l'association britannique (FBHVC) a commandé une étude à grande échelle sur l'impact économique du secteur en 2020, basée sur des données provenant d'acteurs économiques du véhicule historique et des youngtimers (véhicules de plus de 20 ans). Le chiffre d'affaires du secteur a été estimé à £8,0 milliards en 2019 (€9 milliards). Le Centre for Economics and Business Research (Cebr) a calculé qu'au-delà de l'impact direct, le secteur aurait généré un chiffre d'affaires total de £18,3 milliards (€20,5 milliards). La contribution totale du secteur au budget de l'État, sous différentes formes, est estimée à £2,9 milliards (€3,2 milliards).

Impact économique du véhicule historique au Royaume-Uni

	Revenu millions GBP	Valor ajoutée millions GBP	Coûts de personnel millions GBP	Emploi #ETP
Vente de véhicules historiques	1.758	496	194	8.103
Location de véhicules historiques	272	171	27	777
Assurances	1.081	319	114	1.989
Garages et transport (logistique)	206	106	64	1.630
Carburant	730	49	21	905
Entretien et réparation	2.713	1.203	801	23.783
Pièces de rechanges	437	126	69	1.830
Événements	681	430	280	10.350
Média spécialisés	59	36	19	335
Maquettes et objets divers	21	5	4	105
<b>Total</b>	<b>7.958</b>	<b>2.941</b>	<b>1.593</b>	<b>49.807</b>

Source : FBHVC study

En 2019, chaque véhicule, excluant les activités de négoce et de location, aurait généré une valeur ajoutée d'environ £760 (€851) et des revenus pour l'Etat de l'ordre de £730 (€817).

En extrapolant ces données au marché belge, on peut estimer que le chiffre d'affaires du secteur s'élève à 1,3 milliard d'euros, avec une valeur ajoutée de 490 millions d'euros.

Une étude française de 2015 estime le chiffre d'affaires lié au „véhicule ancien" à €4,0 milliards, ce qui conduirait à estimer le chiffre d'affaires du marché belge à environ €1,2 milliard.

Le succès croissant du véhicule historique, stimulé par une reconnaissance accrue en tant que patrimoine, laisse entrevoir une augmentation substantielle de l'impact économique dans les prochaines années, à condition que le secteur s'affranchisse de son déficit de visibilité.

Près de six entreprises sur dix ont un chiffre d'affaires inférieur à €500 000, et les acteurs sont éclatés sur des activités diverses, allant de l'artisanat aux médias, avec le véhicule historique pour lien commun. La quasi-totalité des dépenses, et par conséquent du chiffre d'affaires, est générée par des acteurs privés tels que des particuliers, des amateurs passionnés, et de très petites entreprises.

À la différence d'autres biens culturels historiques, le véhicule historique rapporte davantage à l'État qu'il ne coûte en raison de l'émulation du marché par des acteurs privés. Il est crucial de préserver cette émulation par un cadre réglementaire équilibré.

## 5. L'impact environnemental réduit des véhicules historiques

Les véhicules historiques sont quasi absents de la masse de véhicules en circulation sur les routes belges. En moyenne, une voiture historique parcourt seulement 1 160 kilomètres par an, soit 16 fois moins qu'un véhicule conventionnel, tandis qu'une moto historique fait à peine 700 kilomètres. Ces véhicules (s'agissant principalement de motos, de voitures et de petits utilitaires) ne représentent que 0,2% du total des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules individuels immatriculés en Belgique. En termes d'empreinte carbone, les émissions globales des véhicules historiques ne dépassent pas 0,4% de l'ensemble des émissions de véhicules de passagers en Belgique (0,2% si l'on prend en compte toutes les émissions de CO<sub>2</sub> résultant de l'ensemble des déplacements terrestres motorisés, y compris le transport de marchandises) ou 0,05% des émissions liées à l'activité humaine.

En outre, l'impact des véhicules historiques sur le trafic routier et les émissions de CO<sub>2</sub> est à mettre en perspective. Aux mains de conducteurs vigilants, leur conduite s'effectue à vitesse réduite, contribuant à diminuer les risques d'accident et les émissions de CO<sub>2</sub>. Les propriétaires s'acquittent d'un entretien rigoureux. Les pièces et

les composants sont régulièrement réparés, réutilisés, plutôt que d'être remplacés. L'utilisation des véhicules se concentre en dehors des heures de pointe, généralement pendant les week-ends ou les périodes de vacances, et très majoritairement en zone rurale. Les véhicules historiques ne sont responsables d'aucune congestion du trafic. Leur longévité inhérente limite les pollutions liées aux cycles de recyclage. Leur utilisation s'effectue majoritairement par beau temps, minimisant encore les émissions de CO<sub>2</sub>. De manière significative, l'utilisation de véhicules historiques offre un bénéfice environnemental supplémentaire lié à l'amortissement sur 30 ans minimum du facteur d'émission associé à leur fabrication et leur distribution. Ils ne contribuent pas à l'empreinte carbone liée au renouvellement régulier du parc automobile, ce qui conforte leur caractère durable.

En résumé, la combinaison d'une utilisation modérée, d'une conduite responsable, d'un entretien scrupuleux, de créneaux de circulation opportuns, d'une utilisation majoritairement rurale, d'une durée de vie illimitée -sans démantèlement-, enfin d'une utilisation préférentielle par météo favorable favorise un impact environnemental réduit.



## 6. Nos propositions pour garantir un usage correct

### A. LA CHARTE DE L'UTILISATEUR

Afin d'assurer le bon usage et un comportement adéquat à l'utilisation d'un véhicule historique, la BEHVA prévoit une charte de bon usage et de respect de l'environnement à laquelle le propriétaire devra souscrire pour obtenir la fiche d'identification BEHVA.

Les véhicules historiques doivent être utilisés en bon père de famille et tous les comportements abusifs tels que la vitesse excessive et d'autres enfreintes aux réglementations ne peuvent être tolérées.

Par la reconnaissance et la signature de cette charte, les utilisateurs de véhicules s'engagent au respect strict de toutes les règles.

### B. LES CARBURANTS DU FUTUR

Compte tenu de l'assèchement possible des canaux d'approvisionnement de carburants fossiles et pour permettre aux véhicules historiques de circuler sur les routes de demain, il est impératif de créer un cadre d'accueil à l'arrivée des carburants synthétiques, neutres en CO<sub>2</sub>.

La BEHVA est favorable à toutes les solutions qui favorisent un bilan carbone réduit ou compensé.



### C. LES « ZBE » EN RÉGION BRUXELLES-CAPITALE

La Région accorde une dérogation à l'interdiction de circuler dans la Zone de Basses Emissions bruxelloise aux véhicules historiques de plus de 30 ans immatriculés sous le statut « Oldtimer » (plaque « 0 » ou plaque personnalisée « OLD »). Les rapports d'évaluation 2019 et 2021 de la Zone de Basses Émissions bruxelloise montrent des résultats positifs pour la qualité de l'air. Ces rapports concluent à l'empreinte négligeable des véhicules historiques. Cette réalité conforte le plaidoyer de la BEHVA en faveur d'un traitement similaire en Flandre et en Wallonie.

### D. LES « ZBE » EN RÉGION FLAMANDE

Actuellement, seules les villes de Gand et d'Anvers ont établi des Zones de Basses Emissions avec des restrictions draconiennes pour les véhicules historiques que la BEHVA ne saurait cautionner, en particulier l'exigence de 40 ans d'âge pour obtenir une dérogation occasionnelle aux interdictions de circuler. La norme unanimement reconnue au niveau européen est de 30 ans.

Il est à noter que le Conseil d'État a prononcé dans son arrêt numéro 252.839 du 1er février 2022 l'annulation de l'article 4, §3, a,2, (b) portant sur la décision de la ville de Gand du 23 avril 2019 pour approbation du Règlement pour une Zone de Basse Emission (ZBE) à Gand et annulant la disposition d'exception aux interdictions pour les véhicules de plus de 40 ans.

Le Conseil d'État constate notamment une violation du principe d'égalité entre les véhicules historiques qui sont plus âgés ou plus jeunes que 40 ans.

La BEHVA plaide auprès des villes d'Anvers et de Gand pour l'application d'une dérogation à l'interdiction de circuler comme en Région bruxelloise.

## E. LE DÉCRET « ZBE » EN RÉGION WALLONNE

Le décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules promulgué le 17 janvier 2019 posait de nombreuses questions quant à sa mise en application.

Le dossier de l'instauration d'une Zone de Basses Emissions sur l'intégralité du territoire wallon est régulièrement revenu sur la table et la mesure devait entrer en vigueur dès le 1er janvier 2025. Cette législation n'a jamais été mise en place en raison de la non-publication des arrêtés d'exécution.

Un nouveau décret sera bientôt proposé au gouvernement wallon. La BEHVA souhaite apporter toute sa collaboration aux discussions et aux débats liés à son élaboration.

Nous apprenons en dernière minute que le Parlement Wallon a décidé d'abroger ce décret en question. Nous reprendrons nos travaux en la matière avec le prochain gouvernement wallon.

## F. LA FICHE D'IDENTIFICATION BEHVA

**La BEHVA reconferme sa volonté d'intervenir en tant que service de soutien d'utilité publique pour la DIV, le contrôle technique et toute autre instance officielle concernée en proposant la reconnaissance par le SPF Mobilité de la fiche d'identification BEHVA au titre de document officiel.**

La BEHVA recense déjà 120.000 véhicules historiques dans une base de données, avec la capacité d'en fournir toutes les caractéristiques.

La fiche d'identification BEHVA contient les informations suivantes :

- Page 1 - Les données du propriétaire ainsi que la photo de l'état actuel du véhicule
- Page 2 - Les données d'origine du véhicule à sa sortie d'usine
- Page 3 - Les éventuels propriétaires précédents ainsi que l'historique du véhicule
- Page 4 - Les modifications apportées au véhicule vis-à-vis des données d'origine reprises à la page 2 ; si la page 4 est vierge, le véhicule se trouve dans son état d'origine

La fiche d'identification BEHVA permet de multiples cas d'usage :

- Tracer correctement l'historique du véhicule
- Enregistrer le véhicule « à vie » dans la base de données BEHVA
- Enregistrer le véhicule en tant que patrimoine industriel et culturel
- Enregistrer le véhicule à des fins administratives afin de pouvoir répondre correctement aux autorités belges fédérales, régionales et communales
- Aider les futurs propriétaires dans leurs démarches en cas de perte de documents
- Informer les futurs propriétaires des modifications éventuelles apportées à leur véhicule
- Être jointe à la demande d'immatriculation en vue de la rectification éventuelle de certaines données et ainsi immatriculer correctement le véhicule
- Combattre la fraude, notamment celle des « faux ancêtres »

S'agissant de renforcer la protection du consommateur et de faire de la Belgique un exemple de rigueur et d'intégrité en matière d'encadrement du véhicule historique.

La BEHVA constate régulièrement que des véhicules sont immatriculés avec de faux documents. Il arrive que des véhicules soient reconstruits sur base d'un ancien numéro de châssis, lequel peut très bien n'avoir aucun lien avec le véhicule présenté (kitcars, répliques, ...).

Aussi, la BEHVA plaide en faveur d'un régime réglementaire similaire à celui de la France, de l'Italie, de la Grèce, de Chypre ..., Etats-membres de l'UE où le véhicule historique doit être pourvu d'une attestation délivrée par la fédération des véhicules historiques pour bénéficier d'une immatriculation « oldtimer ».

## G. LE CONTRÔLE TECHNIQUE

On observe en Belgique des différences de périodicité entre les Régions en ce qui concerne le contrôle technique périodique des véhicules historiques.

Âge du véhicule	Wallonie	Flandre	Bruxelles
25 à 30 ans	Annuellement	Annuellement	Annuellement
30 à 50 ans	Tous les deux ans	Tous les deux ans	Tous les deux ans
+ 50 ans	Dispensés	Tous les cinq ans	Tous les cinq ans

Exceptions	Wallonie	Flandre	Bruxelles
30 à 50 ans véhicules à caractère historique	Dispensés		
Véhicules d'avant le 01/01/1926		Dispensés	

Notre fédération reçoit régulièrement des expressions d'inquiétude concernant le manque de connaissance du véhicule historique dans certaines stations. La BEHVA est en capacité de proposer des formations adaptées pour le personnel des stations.

La préparation de formations est déjà en cours en Région flamande et en Région wallonne avec la participation de la BEHVA.

La BEHVA estime que le contrôle technique doit impérativement rester « indépendant » et ne pas être confié au secteur des garages.



## H. LE STATUT DU VÉHICULE HISTORIQUE

La BEHVA plaide en faveur d'une segmentation des véhicules historiques en deux catégories, à savoir une catégorie YOUNGTIMER et une catégorie OLDTIMER.

La reconnaissance d'un statut Youngtimer devrait être établie pour encourager les plus jeunes à accéder à des véhicules abordables dans l'antichambre du patrimoine.

Les YOUNGTIMERS constituent en effet la réserve indispensable aux Oldtimers de demain et à la sauvegarde du patrimoine de véhicules historiques.

Cette nouvelle classification permettrait, moyennant certaines conditions, d'assainir le parc automobile et son utilisation.



### 1) LES YOUNGTIMERS

La définition de la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) d'un véhicule Youngtimer est la suivante :

« Tout véhicule routier à propulsion mécanique qui a entre 20 et 29 ans, qui est en bon état de conservation, qui est généralement utilisé pendant les moments de loisir et qui peut être éligible à l'obtention d'une carte d'identité FIVA (ou fiche d'identification BEHVA) lorsqu'il atteint les 30 ans. »

La BEHVA propose la mise en place d'une fiche d'identification BEHVA Youngtimer à l'instar de sa fiche d'identification du véhicule historique (plus de 30 ans).

Il ressort de la dernière grande enquête socio-économique de la FIVA couvrant les véhicules historiques en Belgique (2020-2021) que près de 3 propriétaires de véhicules historiques sur 10 disent posséder également un véhicule Youngtimer (en moyenne 1,6 véhicule Youngtimer). Qu'il s'agit principalement de voitures particulières (82%) et de motos (12%). Que l'âge moyen des véhicules est de 25 ans. Que de nombreux jeunes se décident en faveur d'un Youngtimer avant de pouvoir s'offrir un Oldtimer. Qu'un Youngtimer parcourt en moyenne 2.764 kilomètres par an (voitures 2.877 kms ; motos 2.047 kms.) Les YoungtimerS se trouvent dans leur état d'origine conformément à leur PVA.

Est fourni ci-dessous pour la Belgique un aperçu du parc automobile à fin 2021 réparti en catégories diesel, LPG et essence, de 20 à 24 ans, de 25 à 29 ans.

Age	DIESEL		LPG		PETROL		Total Nb
	Nb	%Age	Nb	%Age	Nb	%Age	
20-24Y	47.077	25%	1.593	1%	138.769	74%	187.439
25-29Y	5.296	20%	383	1%	21.267	79%	26.946
<b>TOTAL</b>	<b>52.373</b>	<b>24%</b>	<b>1.976</b>	<b>1%</b>	<b>160.036</b>	<b>75%</b>	<b>214.385</b>

Source : DIV, 2023

Le statut Youngtimer devrait être soumis à un certain nombre de conditions :

- Le Youngtimer est âgé de 20 à 29 ans
- Le statut Youngtimer doit pouvoir s'identifier à l'aide d'une plaque spécifique, idéalement avec la nomenclature : **YO-AA-123**
- Le statut Youngtimer englobe toutes les catégories de véhicules, voitures, motos, véhicules utilitaires légers et lourds, véhicules militaires, véhicules agricoles et de génie civil
- Le contrôle technique est annuel
- Le Youngtimer doit être identifié comme étant dans un état conforme au numéro de PVA ou au COC européen
- Pour le passage au contrôle technique, exigence de présentation d'une fiche d'identification BEHVA accompagnée d'une charte de bonnes pratiques d'utilisation et de respect des règles environnementales, signée par le propriétaire
- Afin de limiter l'usage des Youngtimers sur les routes et dans le respect des efforts de limitation des effets de pollution, il paraît indiqué d'en restreindre l'utilisation à un nombre de jours maximum annuel d'utilisation, 60 jours paraissant raisonnable.
- La plaque YO ne doit pas être limitée dans la durée. Il est toutefois probable que les propriétaires opteront pour le remplacement de la plaque YO en O lorsque leur véhicule aura 30 ans d'âge.
- Les restrictions d'utilisation doivent être identiques à celles imposées aux Oldtimers (30 ans et +), à savoir l'interdiction :
  - d'un usage commercial et professionnel
  - de déplacements domicile-travail et domicile-école
  - de transport rémunéré et transport gratuit assimilé à du transport rémunéré de personnes
  - d'un usage comme machine ou outil tel que pour des missions d'intervention.

En échange de ces restrictions, la taxe annuelle de circulation sera idéalement calculée sur une base forfaitaire de 1/6 ème de la taxe normale avec un minimum de 100 euros, et la taxe de mise en circulation et l'écobonus-malus supprimés.

Les YOUNGTIMERS devraient bénéficier des mêmes dérogations que les véhicules de plus de 30 ans dans les ZBE.

Pour accompagner la restriction de l'utilisation des Youngtimer à maximum 60 jours / an, la BEHVA pourrait mettre à disposition une plateforme d'enregistrement en ligne.

## 2) LES OLDTIMERS

Le statut Oldtimer est accordé en Belgique à tous types de véhicules à partir de 30 ans d'âge (25 ans pour les motos et les cyclomoteurs). Pour bénéficier de ce statut, le véhicule doit être immatriculé sous plaque O. La plaque O offre un nombre intéressant d'avantages, notamment en matière de fiscalité et de contrôle technique moyennant le respect de conditions spécifiques reprises dans la réglementation. Notre fédération propose que la fiche d'identification BEHVA soit rendue obligatoire pour permettre de distinguer les véritables véhicules historiques des autres, dans l'intérêt notamment de la protection du consommateur.

### I. LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION D'ORIGINE

Lors de l'importation d'un véhicule historique, le(s) certificat(s) d'immatriculation d'origine étrangers doit ou doivent être remis à la DIV. La DIV détruit tôt ou tard ces documents, ce qui dans une optique de traçabilité, de pedigree et d'historique n'est pas concevable. Les anciens certificats d'immatriculation font partie du parcours de vie du véhicule historique et devraient, au titre de patrimoine, pouvoir être récupérés après la réalisation de l'immatriculation par la DIV. L'ancien certificat pourrait être cacheté « NON VALID » ou perforé, toute autre procédure devant pouvoir s'envisager, notamment par l'intervention des antennes DIV.

### J. LE PERMIS DE CONDUIRE C ET D

La BEHVA propose que le permis de conduire B soit autorisé pour la conduite de véhicules historiques dépassant une MMA de 3500 kg suivant la directive européenne qui prévoit que les États membres peuvent déroger à la règle. Ces véhicules ne sont que rarement chargés.

Afin de garantir la sécurité de tous, il pourrait être judicieux d'instaurer un examen sur base d'une formation élaborée avec l'aide de la BEHVA

## 7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En un siècle et demi d'existence, le véhicule routier motorisé a spectaculairement évolué.

Il a assimilé les mutations technologiques insufflées par l'industrialisation, la robotique, plus récemment la réalité numérique. Il s'est adapté aux attentes des acheteurs mais aussi au besoin croissant de méthodes innovantes de production, à l'exigence plus récemment de faire appel aux énergies nouvelles- à faibles émissions-, aux impératifs de circularité.

Il est sans aucun doute le marqueur le plus singulier de notre histoire récente. Son image est mise à l'honneur par la production de véhicules toujours plus modernes et sophistiqués -à basse empreinte carbone- mais aussi par son histoire. Une histoire de vision, d'expertise, de savoir-faire technique, de design et de passion, soulignés par le travail d'hommes qui longtemps se sont employés à faire de chaque véhicule une création originale, par la maîtrise de matériaux nobles et la précision du geste, témoins du savoir-faire d'un artisanat florissant. Transformé au fil de l'histoire par des industriels audacieux et des générations d'ingénieurs en produit de grande consommation, accessible à tous.

Miroirs d'un riche passé, élevés au rang de patrimoine, les véhicules historiques n'ont besoin de rien d'autre qu' un cadre politique cohérent qui facilite leur préservation. La BEHVA sollicite l'ouverture de tous les espaces de dialogue susceptibles de favoriser cet objectif à travers un échange ouvert et régulier autour de tous les besoins d'action, réglementaires, économiques, sociaux et culturels.

L'élaboration de politiques construites en équilibre autour de l'intérêt des différents stakeholders permettra au même titre que la promotion de pratiques respectueuses, de façonner un avenir dans lequel la culture et l'innovation coexisteront harmonieusement. Un dialogue ouvert entre les décideurs politiques et les représentants de la BEHVA est souhaité pour traduire chaque proposition pertinente en opportunité.

BEHVA est l'interlocuteur de premier choix pour une construction collaborative, correctement cadrée, de l'avenir du véhicule historique.





## 8. ANNEXES

### A. Le véhicule historique dans les pays avoisinants

La signification des véhicules historiques dans les pays autour de la Belgique va bien au-delà de simples merveilles mécaniques ; elle incarne un phénomène culturel, un témoignage de l'histoire automobile, et une communauté passionnée qui célèbre ces véhicules emblématiques. À travers la Belgique, les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, l'amour des « anciennes » est profondément ancré dans le tissu de la société, reflétant une appréciation partagée pour le savoir-faire, le design, et l'attrait intemporel qui les rendent désirables.

Un aspect convaincant de cette affinité est le nombre de véhicules historiques méticuleusement préservés ou restaurés par des passionnés.

Au-delà de leur nombre important, leur utilisation contribue à la richesse culturelle de ces pays. Des rassemblements, des ballades organisées, des salons, des expositions, des musées et des circuits attirent à la fois les passionnés et les spectateurs, offrant une plateforme pour partager leur passion. Les véhicules historiques ajoutent une touche nostalgique et élégante aux routes, transformant chaque trajet en un voyage à travers le temps.

Dans cette exploration, nous plongeons dans la signification du véhicule historique dans les pays autour de la Belgique, explorant les chiffres, l'impact culturel, l'impact économique et la valeur intrinsèque que ces mécaniques en mouvement apportent au patrimoine collectif de leur région.



### COMPARAISON INTERNATIONALE : Le statut du véhicule historique

#### A. Belgique

- 250 000 véhicules historiques  
(pas de définition sauf celle du « oldtimer »)
- 27 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)
- 125 000 propriétaires (2 véhicules par propriétaire)

Le véhicule historique peut, à la demande du propriétaire et pourvu que les conditions d'éligibilité soient respectées, bénéficier d'une immatriculation dans la catégorie « oldtimer » (plaque « O »).

#### B. Allemagne

- 1,25 million de véhicules historiques (2,2% du parc)  
(définition restrictive, définie par les autorités)
- 18 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)
- 317 000 propriétaires (3,0 véhicules par propriétaire)

Depuis 1997, le véhicule historique est reconnu par la loi comme « bien culturel technique automobile » (kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut). Afin de bénéficier de cette reconnaissance et d'un statut d'Oldtimer, signalé par la lettre 'H' sur la plaque d'immatriculation – à ne pas confondre avec la dénomination belge d'Oldtimer – le véhicule doit faire l'objet d'une évaluation réalisée tous les deux ans par un des cinq organismes reconnus par l'état. Pour passer le test, le véhicule doit soit se trouver dans son état strictement d'origine, soit avoir été restauré « de manière experte et professionnelle », dans le respect des techniques et des matériaux de l'époque à laquelle il a été fabriqué. L'immatriculation 'H' offre différents avantages à son propriétaire, notamment en matière fiscale. Les véhicules sous plaque 'H' sont autorisés à circuler dans les zones à basse émission (LEZ) sans restriction. À ce jour, 1,1% du parc de véhicules bénéficie du statut de bien culturel automobile. Leur nombre croît de plus ou moins 10% par an.

### C. Royaume-Uni

- 1,60 million de véhicules historiques (3,8% du parc), auxquels ajouter autant de véhicules dits « classiques »
- 31 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)
- 710 000 propriétaires (2,3 véhicules par propriétaire) (estimations variant selon les sources)

Le Royaume-Uni est le pays du véhicule historique et la législation locale reconnaît officiellement le statut de « historic vehicle ». A cet effet, le véhicule doit avoir été fabriqué ou immatriculé pour la première fois il y a 40 ans ou plus. De plus, aucune modification substantielle ne peut y avoir été apportée au cours des trente dernières années. Le statut historic vehicle donne droit à l'exemption de taxes et de contrôle technique. Les véhicules historiques sont sans exception exempts de la redevance d'accès aux zones de basses et d'ultra-basses émissions (clean air zone, LEZ et ULEZ).

### D. Autriche

- 0,26 million de véhicules historiques (3,5% du parc)
- 35 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)
- 96 000 propriétaires (2,3 véhicules par propriétaire) (estimations variant selon les sources)

En Europe, l'Autriche est le pays comptant proportionnellement le plus de véhicules historiques, bien qu'il n'existe plus de grande marque nationale. Le gouvernement a mis en place un statut spécifique pour le véhicule historique (historisches Fahrzeug), à l'instar de ce qui se fait en Allemagne, à savoir, évaluation biennale par un organisme officiel selon des règles tout aussi strictes. À la différence de son voisin, un conseil consultatif décide d'une liste de modèles autorisés à recevoir l'accréditation de véhicules historiques. Autre différence, les véhicules historiques ne sont autorisés à être utilisés que 120 jours par an (60 jours pour les motos).

### E. France

- 1,00 million de véhicules historiques (2,6% du parc) (0,80 million reconnus comme 'véhicules de collection')
- 19 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)
- 400 000 propriétaires (2,5 véhicules par propriétaire) (estimations variant selon les sources)

Une immatriculation en catégorie « Collection » est délivrée au moyen d'une carte grise spécifique par la Fédération Française de Véhicules d'Époque (FFVE). Les véhicules classés « collection » bénéficient de règles plus souples en matière de contrôle technique (tous les cinq ans pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes). L'accès des véhicules de collection aux zones à faibles émissions (LEZ) est autorisé sans restriction. Sur le million de véhicules historiques estimés, 800 000 sont reconnus comme « véhicules de collection », soit 2,1% du parc français.

### F. Pays-Bas

- 0,2 million de véhicules historiques (2,0% du parc)
- 14 véhicules historiques par milliers d'habitants (adultes)

L'âge du véhicule donne droit à certains avantages fiscaux et l'autorisation de circuler sans restriction dans les dernières zones à basses émissions (milieu zones) encore en place dans le pays.



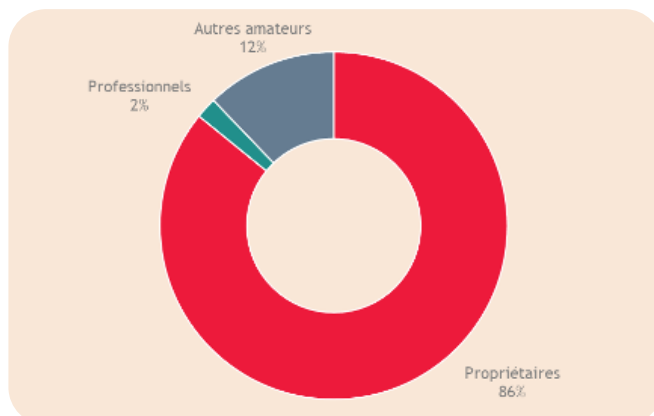
## B. Enquête conjointe BEHVA – BDO - Approche méthodologique

Les points développés dans ce livre blanc s'appuient sur de l'information quantitative provenant d'enquêtes réalisées, en Belgique et à l'étranger, par les fédérations auprès de leurs membres, ou par des organismes indépendants (centres d'étude, organismes publics). Dans la plupart des cas, les données pour le marché belge ont été vérifiées à l'aune de chiffres disponibles dans d'autres pays, plus particulièrement ceux qui recensent officiellement les véhicules historiques (Allemagne, Royaume-Uni et Autriche).

Parallèlement, nous avons organisé un panel de discussion auquel ont participé plusieurs experts, responsables de clubs ou professionnels de la restauration de véhicules historiques, afin de confronter nos conclusions.

Nous reproduisons ici les résultats d'une enquête à grande échelle menée conjointement avec le cabinet de consultance BDO auprès des membres personne physique de la BEHVA (pour la plupart propriétaires de véhicules historiques) à l'aide d'un questionnaire traitant des thématiques couvertes dans le présent livre blanc. Du 29 novembre au 4 décembre 2023, 8 571 membres ont répondu à l'enquête.

Statut des répondants à l'enquête BEHVA-BDO de 2023 (n = 8 571)



Source : BDO Survey



# GOUVERNANCE

## Organe d'administration

Philippe DEHENNIN – **Président**  
Stéphane DE SMEDT – **Vice-Président**

Franky BAETEN  
David BOURGOO  
Peter DUYCK  
Philippe HOUSSARD  
Serge ISTAS  
Claude LAROYE  
Frédéric MAEYENS  
Eric MICHIELS  
Dirk ROELS  
Luc RYCKAERT  
Thierry TECHY  
Jean THOMAS  
Filip TIMMERMANS  
Antoon VAN DE VEEGAETE  
Thierry WILLEMARCK

Peeter HENNING – **CEO**

Peeter HENNING – Public Affairs Flandre – Fédéral  
[peeter.henning@behva.be](mailto:peeter.henning@behva.be) – Tél. 0495/38 98 12

Philippe PIRSON – Public Affairs Wallonie – Fédéral  
[philippe.pirson@behva.be](mailto:philippe.pirson@behva.be) – Tél. 0495/38 35 24

## **BEHVA – Belgian Historic Vehicle Association**

Esplanade 1/51  
1020 Bruxelles  
Tél. 02/377 13 46  
[www.behva.be](http://www.behva.be)

