

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 252.330 du 7 décembre 2021

A. 229.960/XV-4322

En cause : 1. **LIEGEOIS** Jean,
 2. **LIEGEOIS** Guillaume,
 ayant tous deux élu domicile chez
 M^e Laurence RASE, avocat,
 quai de Rome, 2
 4000 Liège,

contre :

la Région wallonne, représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Arnaud PICQUÉ et
Michel KAISER, avocats,
boulevard Louis Schmidt, 56
1040 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 30 décembre 2019, Jean et Guillaume Liégeois demandent l'annulation de :

« la décision du Service Public de Wallonie, direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, département de la réglementation et de la régulation des transports, direction de la réglementation des véhicules et de la certification, [...], par laquelle, via un courrier postal ordinaire, daté du 31 octobre 2019 et reçu effectivement le 7 novembre 2019, cette administration refuse l'identification de [leur] véhicule, une automobile de marque MG, type A de 1958 [...] ».

Ils sollicitent également « l'autorisation d'immatriculer [leur] véhicule comme ancêtre ainsi que la régularisation de l'erreur d'encodage du contrôle technique d'Eupen réinstallant le véhicule à son époque ».

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés.

M. Christian Amelynck, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 15 octobre 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 23 novembre 2021.

M^{me} Élisabeth Willemart, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Sara Habibi, *loco* M^e Laurence Rase, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et M^e Arnaud Picqué, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Christian Amelynck, premier auditeur chef de section, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

1. Le 24 juin 2019, les requérants présentent au contrôle technique d'Eupen un véhicule M.G. A, modèle 1500, qu'ils affirment avoir acquis en 2005 pour un montant de 5.000 euros. À l'issue du contrôle, ils se voient remettre un certificat d'examen (« prufbescheinigung ») à la validité limitée, courant jusqu'au 24 septembre 2019 (« beschränkte gültigkeit bis: 24/09/2019 »). Le certificat mentionne notamment, au titre de défaut mineur concernant l'identification du véhicule, que le numéro d'enregistrement est introuvable ou illisible et qu'un contrôle complet du véhicule sera effectué.

Ce certificat se présente comme suit :

«

[9] A.S. Prüfstelle Nr. 94		PROFBE Scheinigung ✓		Kraftfahrzeug-Überwachung	
[3] route de Verviers 80		Im Fahrzeug aufbewahren		94A-190824-0179	
4700 Eupen					
Tel: (087) 57 2030					
Fax: (02) 303 1039				[3] Ausgestellt am : 24/06/2019	
[8] BESCHRÄNKTE GÜLTIGKEIT BIS : 24 / 09 / 2019					
[2] Kennzeichen : USA 74556361		B 122V240		[4] Kilometerstand: 48.557 (-)	
[1] Fahrgestell-Nr : HDR4349874 / 30		Typ : Personenkraftwagen		VP	
Marke : MG/MG		[5] Benützung : Altfahrzeug		M1	
1. Inbetriebnahme : 08/05/1978		Referenzdatum : 24/06			
[7] Technisch : Prüfung am 24/06/2019 341-Verfahren 24/06/2019					
[6] DIESE BESCHEINIGUNG ENTSPRICHT DEM ZUSTAND DES FAHRZEUGS BEI DER ÜBERPRÜFUNG.					
GERINGEFÜGIG – Mängeln, die zu beheben sind und eine Nachprüfung erfordern					
0.2/1/2 FAHRZEUGIDENTIFIZIERUNG : FAHRGESTELLNUMMER : unauffindbar oder unlesbar. Eine vollständige Fahrzeugkontrolle wird vorgenommen (606 3)					
Bemerkungen					
B 073/1/4 Identifizierung auf der Grundlage des Identifizierungsschildes (073 4)					
D.083/1/4 Oldtimer - Achtung! Achten Sie auf die Ratenscheinprüfung für die Geschwindigkeit und Ladekapazität (083 4)					

».

2. À la suite de ce passage au contrôle technique, le premier requérant écrit, le jour même, un courrier électronique aux services de la partie adverse, dont le contenu est le suivant :

« [...]

Je me permets de vous contacter suite au refus de la station “Autosécurité d’Eupen” de contrôler ce véhicule car son n° de châssis n’est pas gravé dessus mais bien sur un[e] plaquette d’identification rivée su[r] la carrosserie, dans le compartiment moteur.

L’inspecteur m’a conseillé de m’adresser à votre service pour m’indiquer la marche à suivre afin d’obtenir une demande d’immatriculation comme “Oldtimer”.

Je dispose de la vignette verte délivrée par Antwerpen 1 ainsi que le “Texas certificate of title”.

Je joins, en annexe la copie de la plaque d’identification de cette auto et une autre des documents en ma possession.

[...] ».

3. Par un courrier électronique du 25 juin 2019, les services de la partie adverse accusent réception de ce courrier électronique (« concernant la demande d’attestation de refappe du numéro de châssis de votre MG A »). Les documents suivants sont par ailleurs demandés, pour poursuivre l’examen du dossier :

« - Photo de face et de profil du véhicule, de votre numéro de châssis actuel, de la plaquette d’identification du véhicule, et du numéro de moteur.

- Vos coordonnées complètes avec votre numéro de GSM.

Afin de vérifier la conformité des documents avec le véhicule, veuillez [...] faire parvenir une attestation (*Heritage Certificate* avec *Body Number*) émanant du *British Motor Museum* [...] ».

4. Par un courrier électronique du 17 juillet 2019, le premier requérant fournit les documents demandés, soit des photographies du véhicule, la photographie de la plaquette d'identification du véhicule et l'attestation du « *British Motor Industry Heritage Trust* ».

5. Le 6 août 2019, un inspecteur des services de la partie adverse examine le véhicule concerné. Il prend, à cette occasion, des photographies de celui-ci, et en particulier de sa plaquette d'identification.

6. Par un courrier électronique du 28 août 2019, le premier requérant s'enquiert de la poursuite de la procédure « pour pouvoir immatriculer [l]a voiture ».

7. Par un courrier électronique du 29 août 2019, un inspecteur « contrôle technique » de la partie adverse, répond ce qui suit:

« Je reviens vers vous dans le cadre du dossier relatif à votre véhicule MGA (VIN HDR4349874). Lors de ma visite du mardi 06/08/2019, je vous avais indiqué que je soumettrais les éléments de votre dossier à notre supérieur hiérarchique, à savoir :

- véhicule en provenance des USA (*Texas certificate of title disponible* – date 08/05/1976);
- n° de châssis repris uniquement sur une plaquette rivetée;
- certificat *British Heritage* disponible reprenant uniquement le n° de châssis ainsi que la couleur d'origine (*old english white*), sans *body number*;
- véhicule actuellement complètement restauré avec sablage intégral de la caisse, ne laissant aucun endroit avec la peinture d'origine visible.

L'examen de votre dossier par notre supérieur hiérarchique a confirmé ce que je vous avais laissé entendre lors de ma visite.

En l'état actuel, nous ne disposons d'aucun élément factuel permettant d'établir un lien indiscutable entre le véhicule et les documents disponibles si bien que l'identification formelle du véhicule n'est pas possible ».

8. Le 9 septembre 2019, un « *Certificate officer* » du « *British Motor Industry Heritage Trust* », répond dans les termes suivants à une demande des requérants :

« *Re MGA Identity Numbers for HDR43/49874*
MG referred to the identifying number of an MGA as the 'car number'. This is stamped into a rectangular black and silver plate which is attached to the horizontal shelf, behind the engine within the engine bay. The car number is formatted in two distinct sections. The five character prefix defines the model, the colour the specification and the paint type, in this case HDR43. This is then followed by the number which identifies the individual car, 49874 and is unique to that vehicle.
Other major components will also have numbers, which was part of the manufacturing process of those components. Examples of major components which have identifying numbers are the body, engine, gearbox and rear axle (differential). However, these number do no relate to the car's identity. For example, it is possible for a car's gearbox to be changed, however, this does not alter, or affect the car's identity. The body number is such a component number,

the number given to the individual body shell when it was manufactured. Again, this number does not reflect, or is related to, the car's overall identity. It is one component which goes to make up the whole car. It is notable that MG did not record the component numbers, such as engine, gearbox, axle or body numbers, in the surviving MGA factory records. As a result it is not possible to ascertain what individual component went into the manufacture of an individual vehicle. It would also emphasise the importance MG placed on the identifying Car Number as opposed to the numbers of individual components which made up the vehicle [...] ».

9. Le deuxième requérant affirme avoir pris contact avec Traxio, la fédération du secteur automobile et des secteurs connexes, le 16 septembre 2019. Celle-ci lui aurait communiqué ce qui suit:

« [...] en application de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, lorsqu'un véhicule a été mis en circulation avant le 15 juin 1968 et que la marque du véhicule et/ou le mandataire de cette marque n'existent plus, le propriétaire peut frapper lui-même le numéro de châssis, pour autant que ce soit fait selon les règles de l'art ».

10. Les requérants affirment également avoir fait frapper le numéro de châssis sur la face avant du berceau du moteur de la voiture par un garage automobile le 24 septembre 2019.

11. Le même jour, le premier requérant représente le véhicule au contrôle technique d'Eupen, afin de le faire immatriculer. Selon la partie adverse, le premier requérant :

« [...] manifeste son souhait de corriger ce qu'il qualifie d'une "erreur d'encodage" au sujet de la date d'immatriculation du véhicule (1976). Il affirme que le véhicule a été construit le 17 et 18 mars 1958 et mis en circulation à cette date ».

L'immatriculation du véhicule n'est pas effectuée.

12. Par un courrier recommandé du 26 septembre 2019, les requérants contestent le courrier du 29 août 2019 et sollicitent un réexamen de leur dossier.

13. La partie adverse indique avoir été informée, par le médiateur de la Fédération Wallonie-Bruxelles, de l'introduction, 15 octobre 2019, d'une réclamation par les requérants.

14. Le 31 octobre 2019, la partie adverse adresse un courrier recommandé aux requérants répondant à leur courrier du 26 septembre 2019.

Il s'agit de l'acte attaqué.

Celui-ci signifie aux requérant l'impossibilité d'identifier le véhicule sur la base d'éléments suffisamment probants. Ce refus est formulé comme suit :

« Après réexamen de votre dossier avec mes services, il appert que sur base des éléments en notre possession, votre véhicule n'entre pas dans les conditions qui permettent son identification. Vous nous avez présenté un certificat *Heritage* dont le seul élément probant renseigné n'a pas pu être vérifié par notre inspecteur. En effet, la couleur d'origine renseignée sur le certificat est "*Old English White*", cependant le véhicule a été entièrement sablé et repeint et aucune trace de cette couleur n'a pu être détectée sur ce dernier. Aucun autre élément ne nous permet de mettre en lien les documents du véhicule avec le véhicule que notre inspecteur a pu voir.

Nous avons toutefois pris note de la date erronée sur le certificat de contrôle technique ».

15. Le 25 novembre 2019, le premier requérant adresse un courrier électronique aux services de la partie adverse. Il s'y exprime dans les termes suivants:

« [...] pourquoi un tel acharnement pour refuser d'immatriculer un véhicule qui fera maximum 1000 km par an pour 3 ou 4 sorties lors de rallyes-promenades ? Lors de la visite, votre collègue ne s'est même pas intéressé au n° de châssis frappé [lire : riveté] sur le berceau de support du moteur. Seul l'intéressait la couleur du véhicule [...] ».

Sur la pièce versée au dossier administratif figure l'annotation manuscrite suivante :

« Lors de ma visite, jamais Mr Liégeois n'a mentionné la présence d'un n° de châssis frappé à quelque endroit que ce soit sur le véhicule (hors le n° présent sur la plaque). Si un tel n° avait été présent nous disposerions de la photo ».

16. Le premier requérant indique encore avoir interrogé, au début du mois de décembre 2019, « [...] la Fédération belge des véhicules anciens sur les motifs avancés par la partie adverse pour le refus d'immatriculation du véhicule. Le CEO de la fédération, étonné par ce refus, a alors pris contact avec la partie adverse pour obtenir plus d'informations sur la situation ».

17. Le 20 décembre 2019, le premier requérant adresse un courrier électronique à la partie adverse. Son contenu est le suivant :

« [...] En remisant l'atelier, j'ai retrouvé un pare-boue arrière de la M.G. A restaurée. Ce pare-boue était complètement hors d'usage et n'a donc pas été ni sablé, ni repeint. On peut constater que la couleur est bien la couleur de l'auto. Je tiens cette pièce à votre disposition ».

La photo du pare-boue en question est jointe.

18. La partie adverse répond par un courrier électronique du 16 janvier 2020. Celui-ci indique ce qui suit :

« [...] L'élément que vous apportez ne permet pas de reconstituer la traçabilité du véhicule de manière incontestable. Sur cette base, rien ne permet au S.P.W. de modifier la décision initiale prise dans votre dossier ».

19. Les requérants font réaliser par la SPRL Collignon & Léonard un « rapport d'expertise et de conformité MGA 1500 1958 ». Ce rapport est établi le 24 avril 2020. Les requérants en citent des extraits dans leur mémoire en réplique.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

La partie adverse soulève trois exceptions d'irrecevabilité.

Elle soulève une première exception d'irrecevabilité *obscuri libelli* de la requête dans son ensemble. Elle évoque les articles 2 et 3 du règlement général de procédure, qui prévoient, entre autres, que la requête contient un « exposé des faits et des moyens » et indique qu'il s'agit d'une formalité substantielle conditionnant la régularité de l'acte. Elle affirme ensuite que « les requérants ont fait le choix de ne pas insérer l'exposé des faits de leur recours dans la requête en annulation... mais de produire une synthèse des faits dans une annexe jointe en pièce de leur dossier », elle en déduit l'irrégularité de la requête et, par conséquent, l'irrecevabilité du recours. Elle insiste, ensuite, sur le fait que, selon elle, les requérants n'ont pas indiqué les dispositions légales et réglementaires dont la violation est alléguée. Elle rappelle la jurisprudence du Conseil d'État, qui oblige, selon elle, à l'indication des moyens de droit dans la requête. Elle demande, dès lors, « [...] d'accueillir l'exception *obscuri libelli* et de déclarer le recours inadmissible pour méconnaissance de la disposition précitée du règlement général de procédure, ces lacunes ne pouvant être réparées par un écrit de procédure ultérieur ».

Elle soulève une deuxième exception d'irrecevabilité partielle du recours, en tant que les requérants sollicitent, outre l'annulation de l'acte attaqué, l'autorisation d'immatriculer le véhicule et la régularisation de l'erreur d'encodage commise par le contrôle technique d'Eupen. Elle estime que le Conseil d'État n'est pas compétent pour donner suite à ces deux dernières demandes. Elle ajoute que « l'identification du véhicule est un acte qui est posé par la station de l'organisme agréé au sens de l'article 23, paragraphe premier, alinéa 3, de l'arrêté

royal du 15 mars 1968, dans le cadre du contrôle technique (sur base de l'annexe 15 de ce même arrêté), qui n'est pas un service de la partie adverse ».

Elle soulève une troisième exception d'irrecevabilité partielle du recours, tirée du défaut d'intérêt à agir du deuxième requérant. Elle estime que la requête ne permet pas d'identifier en quoi le deuxième requérant aurait un intérêt direct et personnel à agir et en quoi l'acte attaqué lui ferait grief. Elle cite un arrêt du Conseil d'État à l'appui de son propos.

Les requérants répondent aux exceptions dans leur mémoire en réplique.

Quant à la première exception, ils indiquent avoir fourni un exposé complet des faits de la cause en annexe n° 1, pièce qui a été communiquée simultanément à la requête en annulation, et qui doit, selon eux, être considérée comme partie intégrante de celle-ci. Ils relèvent avoir réexposé les faits dans le cadre de leur mémoire en réplique pour la bonne compréhension du Conseil d'Etat. Ils rappellent, de plus, qu'ils ont introduit la requête en annulation sans l'assistance d'un conseil et que, dans ce cas, le Conseil d'État apprécie souplement le respect des conditions de l'article 2 du règlement général de procédure. Ils citent en ce sens des extraits des arrêts n^{os} 185.606 du 5 août 2008 et 216.542 du 28 novembre 2011, dont ils estiment les enseignements transposables au cas d'espèce.

Quant à la critique relative à l'absence d'exposé des moyens de droit, ils considèrent que « les termes de la requête laissent clairement apparaître qu' [ils] se prévalent notamment : d'un défaut de motivation dans le chef de la partie adverse, contraire à la loi du 29 juillet 1991 [...]; d'une erreur de motifs en fait et en droit; d'un excès de pouvoir; d'une erreur manifeste d'appréciation » et que « de plus, [ils] font expressément référence à la violation des dispositions de l'arrêté royal précité du 15 mars 1968 ». Selon eux, la partie adverse a d'ailleurs bien compris les moyens juridiques invoqués puisqu'elle identifie deux moyens, dont le premier divisé en deux branches, répond largement à l'argumentation présentée et fait référence aux dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, et à la loi du 29 juillet 1991, précitée. Ils renvoient enfin à un arrêt n° 222.449 du 12 février 2013, qu'ils citent largement, dans lequel le Conseil d'État a rejeté l'exception *obscuri libelli* dans des circonstances similaires et dont ils estiment l'enseignement transposable en l'espèce.

Quant à la deuxième exception, ils s'en réfèrent à la sagesse du Conseil d'État.

Quant à la troisième exception, ils affirment être copropriétaires du véhicule litigieux, fait qui se déduirait de l'acte de vente du véhicule dont une copie est jointe en annexe n°19 de leur mémoire en réplique.

La partie adverse ne revient pas sur ces exceptions dans son dernier mémoire.

IV.2. Appréciation

a) Quant à la première exception

L'article 2, § 1^{er}, 3°, de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État dispose que « la requête est datée et contient : [...] 3° l'objet de la demande ou du recours et un exposé des faits et des moyens ».

Le Conseil d'État apprécie cette exigence de manière souple lorsque les requérants ne sont pas assistés d'un conseil. En l'occurrence, lors du dépôt de leur requête, les requérants n'étaient pas assistés d'un avocat.

S'agissant de l'exposé des faits, il y a lieu de constater qu'un tel exposé est bien fourni dans la pièce intitulée « annexe n°1 ». Le Conseil d'État a déjà admis que l'exposé des faits de la cause peut valablement figurer dans une annexe à la requête. Il n'y a pas lieu de se départir de cette jurisprudence.

S'agissant de l'exposé des moyens de droit, il est admis que si, selon l'article 2, § 1^{er}, 3°, du règlement général de procédure, la requête doit contenir un exposé du ou des moyens, c'est-à-dire l'indication de la ou des règles de droit qui auraient été méconnues ainsi que des raisons pour lesquelles elles l'auraient été, il suffit, à cet égard, que la requête, même rédigée de manière décousue, confuse ou peu structurée, développe de manière compréhensible des critiques de légalité qui, à les supposer fondées, seraient de nature à justifier l'annulation de l'acte attaqué.

Le caractère quelque peu confus de la requête, rédigée sans l'assistance d'un avocat, ne justifie pas qu'elle soit considérée comme irrecevable. Il en va *a fortiori* ainsi dès lors que la partie adverse a bien compris les critiques de légalité élevées à l'encontre de l'acte attaqué, puisqu'elle a identifié deux moyens, dont l'un divisé en deux branches, et qu'elle y a longuement répondu.

La première exception n'est pas fondée.

b) Quant à la deuxième exception

Le Conseil d'État, saisi d'une requête en annulation, n'est pas compétent pour ordonner l'immatriculation du véhicule et la correction de l'erreur d'encodage au contrôle technique d'Eupen.

Le recours est irrecevable en tant qu'il tend à ordonner ces mesures.

c) Quant à la troisième exception

Les requérants joignent à leur mémoire en réplique un document établi à leurs deux noms lors de l'acquisition du véhicule, le 15 mai 2005.

La troisième exception est rejetée.

V. Premier moyen

V.1. Thèses des parties

Le premier moyen identifiable est pris de la violation des dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Les requérants font valoir que la partie adverse ignore la procédure d'identification du véhicule par le numéro de châssis et ne tient compte que de sa couleur. Ils lui reprochent de ne pas appliquer l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, qui permet au propriétaire de frapper lui-même le numéro de châssis dans les règles de l'art si le véhicule a été mis en circulation avant le 15 juin 1968. Ils exposent que la partie adverse n'a pas tenu compte des documents qu'elle avait demandés, à savoir le certificat du « *British Motor Industry Heritage Trust* », la vignette T.V.A. émise lors de l'importation du véhicule et la plaquette d'identification du véhicule.

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse identifie deux branches au moyen.

Elle affirme, quant à la première branche, que le numéro de châssis est l'élément déterminant permettant l'identification du véhicule, et que lorsque le

contrôle technique constate un vice à ce niveau, il invite le propriétaire à s'adresser à ses services pour solliciter la refappe du numéro, comme cela fut le cas en l'espèce. Elle indique qu'à l'occasion du contrôle précédant la délivrance de cette autorisation, l'autorité est amenée à contrôler l'origine et l'identité du véhicule par rapport aux documents transmis. Elle rappelle que le premier alinéa de l'article 10, § 4, point 1, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, n'est applicable seul que si la mise en circulation du véhicule est antérieure au 15 juin 1968, ce qu'il revient au demandeur de démontrer. Elle précise que si ce n'est pas le cas, c'est le paragraphe 4 dans son ensemble, qui trouve à s'appliquer. Elle en rappelle la teneur.

Elle estime qu'en l'occurrence les requérants ne démontrent pas que le véhicule litigieux aurait été mis en circulation avant le 15 juin 1968. Elle précise que le certificat du « *British Motor Industry Heritage Trust* » mentionne qu'un véhicule portant le numéro « HDR43/49874 » a été construit les 17 et 18 mars 1958 et expédié à cette dernière date, que le « *Texas certificate of title* » établit que le véhicule a été enregistré par son propriétaire le 8 mai 1976 et que le contrôle technique d'Eupen a relevé la date du 8 mai 1976 comme étant celle de la mise en service du véhicule. Elle en déduit que les requérants ne fournissent pas d'élément de nature à démontrer que le véhicule litigieux a été mis en circulation avant le 15 juin 1968.

Elle affirme que le véhicule n'appartient ni à la catégorie visée à l'article 2, § 2, 1° (mise en circulation avant le 15 juin 1968), ni à la catégorie visée à l'article 2, § 2, 7°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité (véhicule en circulation depuis plus de 25 ans et immatriculé sous une plaque « O »). Concernant le point 7°, elle constate que la condition d'être immatriculé sous une plaque « O » n'est pas remplie. Concernant le point 1°, elle rappelle qu'elle ne disposait que de deux dates : la date de construction du véhicule (1958) et la date d'enregistrement du propriétaire dans les registres du Texas (1976). En l'absence de preuve d'une mise en circulation avant 1976, elle a estimé qu'il y avait lieu d'appliquer la procédure de refappe du châssis prévue pour les véhicules mis en circulation après le 15 juin 1968.

La partie adverse conclut en indiquant ce qui suit :

« L'infraction ayant été "consommée", il est inutile de demander à la partie adverse de prendre en considération un numéro de châssis inscrit sur une plaquette dérivetée qui, de surcroît, ne permet pas à lui seul, au regard des éléments fournis, de rattacher clairement et indiscutablement le véhicule auquel il se rapporte au véhicule qui est présenté *in casu* [...] ».

Quant à la seconde branche, elle affirme que, même si les requérants parviennent à démontrer une mise en circulation antérieure au 15 juin 1968,

l'identification *a posteriori* du véhicule litigieux est impossible en droit, « de sorte que l'autorisation de refrappe du numéro de châssis ainsi que la délivrance d'une attestation par le contrôle technique en vue de son immatriculation ne pourraient être envisagé[s] ».

Elle rappelle que, lors de sa visite du 6 août 2019, la première partie requérante n'a jamais fait mention d'un numéro de châssis refrappé et que seule la plaquette comportant le numéro de châssis a été évoquée. Selon la partie adverse, cette plaquette est facilement amovible, a été dérivetée, et aurait bien pu être achetée séparément, de telle sorte qu'une identification incontestable du véhicule était impossible.

Elle avance encore trois arguments complémentaires pour appuyer sa thèse.

Premièrement, elle fait référence à l'absence de « *body number* » sur la caisse du véhicule, alors que les véhicules sont normalement munis d'un tel numéro. Elle note qu'à l'époque de production du véhicule litigieux, un tel « *body number* » n'était pas fourni car la matière était peu réglementée. Elle relève aussi que le certificat du « *British Motor Industry Heritage Trust* » ne reprend pas de « *body number* » pour le véhicule litigieux. Elle indique que « partant, il est impossible de rattacher clairement les différentes pièces de la carrosserie aux documents fournis, et notamment au certificat du *British Motor Museum* qui n'est qu'une image du véhicule tel qu'il est sorti de l'usine ».

Deuxièmement, elle indique qu'au vu du peu d'informations disponibles sur le certificat du « *British Motor Industry Heritage Trust* », la carrosserie n'a pas pu être identifiée sur une autre base que sa couleur, qui n'est plus d'origine, rendant impossible l'identification *a posteriori* du véhicule. Elle en déduit qu'il n'y a pas de lien qui peut être établi entre les documents produits et le véhicule litigieux. La photo produite en annexe de la requête, d'une pièce prétendument d'origine, n'énerve, selon elle, pas ce constat.

Troisièmement, elle note qu'elle n'est pas en mesure de déterminer le parcours du véhicule depuis son importation en Belgique en 1990 jusqu'en 2005, ni pour quelle raison il est arrivé démonté. Elle ajoute qu'elle ne trouve pas de trace de la société qui l'aurait importé, dans les annexes du *Moniteur belge*.

Elle estime que ces différents arguments justifient le refus d'autoriser la refappe du numéro de châssis, en raison d'un doute quant à l'authenticité du véhicule litigieux.

Dans son dernier mémoire, la partie adverse fait valoir que les deux branches du moyen se rattachent au même problème, à savoir l'impossibilité de considérer que le véhicule présenté à ses services est bien le véhicule sommairement décrit dans les documents relatifs à la voiture M.G. A sortie d'usine en 1958.

Quant à la première branche du premier moyen, elle rappelle les éléments qui rendent impossible d'affirmer que le véhicule a été mis en circulation, tel qu'il existe aujourd'hui, antérieurement au 15 juin 1968.

Premièrement, elle estime que le doute quant à l'identification du véhicule actuel rend impossible tout lien avec les documents présentés. Elle observe que, concernant la période qui s'étale de 1958 à 1976, elle ne dispose d'aucun document ou information permettant de déterminer quel fut le parcours du véhicule et d'être assurée que toutes les pièces proviennent bien du véhicule d'origine. Elle estime qu'en l'absence d'une telle démonstration, les requérants n'étaient pas autorisés à frapper le numéro de châssis. Elle s'estime dans l'incapacité de déterminer si le véhicule présenté résulte du remontage pur et simple des pièces du véhicule pour lequel trois documents sont produits avec une plaquette porteuse d'un numéro de châssis, ou d'un assemblage de pièces provenant de plusieurs véhicules dont on ne connaîtrait pas l'origine ou encore d'un assemblage de pièces « d'origine » avec des pièces d'un quelconque autre véhicule dont le numéro de châssis serait un autre numéro que celui figurant sur les documents et la plaquette produite par les requérants.

Elle ajoute que le fait que l'attestation du contrôle technique d'Eupen indique la date de 1958 ou de 1976 ne change rien à la circonstance que le véhicule avait déjà été remonté au moment où il a été présenté en juin 2019 à Eupen et que la station technique d'Eupen ne pourrait pas substituer son appréciation quant à l'identification du véhicule à celle de l'autorité titulaire légalement de cette compétence, c'est-à-dire les services d'inspection de la partie adverse (avec ou sans erreur d'encodage).

Deuxièmement, elle objecte que le fait que le véhicule a été remonté de manière « conforme » à l'esprit de la marque M.G. A ne signifie pas qu'il peut être considéré comme le véhicule sorti de l'usine en 1958. Elle ajoute que la circonstance que le véhicule soit « en parfait état », comme le rappelle l'expert, ne change rien à

la circonstance qu'il ne s'agit pas du véhicule d'origine dans son ensemble. Elle relève que les requérants ont dû, pour les besoins de la restauration, compléter le véhicule avec l'acquisition de pièces qui ne sont pas d'origine s'agissant, par exemple, « des fixations et boulonneries », « des tuyauteries de freins et de commande ». Elle en déduit que « si la 'reconstitution' du véhicule s'est faite avec un souci sérieux du réalisme historique, il faut constater que ce n'est pas le véhicule d'origine et que, notamment, la carrosserie et le châssis ne peuvent pas être considérés comme historiquement rattachables » et ajoute que « c'est tout le problème des véhicules anciens dont ces deux parties sont séparées ». Elle affirme que l'immatriculation d'un véhicule est conditionnée par des exigences d'identification et de traçabilité et que « ce n'est que si et seulement si le véhicule est identifié dans sa globalité qu'il est envisageable de faire un lien avec les documents qui l'accompagnent (et notamment les documents attestant de sa première mise en circulation) ». Elle argue que « compte tenu du fait qu'il était impossible pour la partie adverse d'être assurée que le véhicule présenté est bien le véhicule d'origine – fût-il reconstruit avec le souci d'être historiquement précis –, les requérants ne pouvaient pas frapper le numéro de châssis sans autorisation ». Elle admet qu'un véhicule a bien été mis en circulation en 1958, mais considère qu'il est impossible d'affirmer que c'est le véhicule dont les requérants sont propriétaires.

Elle souhaite ensuite faire quelques observations au sujet de la suspicion de fraude et de l'utilisation de la couleur comme seul élément d'identification du véhicule, qui sont retenus dans le rapport de l'auditorat au titre de l'erreur manifeste d'appréciation.

En ce qui concerne la faible valeur marchande du véhicule, elle indique qu'une procédure de contrôle technique a été fixée par le pouvoir exécutif à l'annexe 15 de l'arrêté de 1968, précité, que cette procédure doit être respectée et qu'elle suppose l'identification du véhicule avant tout autre examen. Elle fait valoir que si elle devait se détacher de son obligation d'identifier le véhicule, des fraudes pourraient être commises. Elle souhaite donc recentrer le débat autour de la critique concernant l'identification impossible du véhicule.

Elle observe, premièrement, que le contrôle effectué par ses services porte, avant toute chose, sur l'identification du véhicule comme le prévoit l'annexe 15 de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité. Elle expose que plusieurs points et méthodes sont prévus, à titre non exhaustif et qu'« il y aura notamment défaillance à ce niveau, lorsque le numéro de châssis "ne correspond pas aux documents du véhicule" ou que ces documents comportent des "imprécisions matérielles" ». Elle indique que « pour correspondre aux documents du véhicule, il faut que le numéro

de châssis soit frappé sur un véhicule conforme au véhicule d'origine tel que présenté sur les documents » et que « dans le cas contraire, l'on pourrait frapper un numéro de châssis attaché à une plaquette dérivetée et le frapper sur n'importe quel véhicule en arguant qu'il s'agit du véhicule d'origine ».

Elle ajoute qu'elle n'est pas censée établir la conformité du véhicule au modèle d'origine, mais la traçabilité des pièces de la voiture. Elle affirme que, « soucieuse de trouver un faisceau d'indices permettant de tracer l'historique du véhicule [elle] est restée incapable de procéder à une identification formelle du véhicule tel qu'il a été présenté ».

Elle répète que, même si le véhicule actuel apparaît « semblable » ou « conforme » au modèle historique, rien ne permet d'exclure que ce dernier n'a pas subi, à une étape indéterminée de son histoire, une falsification ou une transformation. Elle songe, par exemple, au fait de réunir un premier véhicule sans documents avec des documents disponibles pour un second véhicule qui a été détruit/volé ou est irréparable. Elle relève que le véhicule en cause a pour spécificité d'avoir sa carrosserie détachée du châssis et qu'en l'espèce, il a été acheté en pièces détachées. Elle ajoute que le rapport d'expertise n'aborde pas réellement le fond du problème, c'est-à-dire l'identification historique des pièces.

Elle conclut sur ce point que toute administration normalement prudente et diligente devait constater l'impossibilité d'identifier le véhicule et de tracer clairement l'historique de ses pièces. Selon elle « le doute ne peut pas profiter au véhicule remonté, au risque de trahir la réglementation mais aussi, et c'est important, l'esprit de l'immatriculation des ancêtres qui ne peut pas se faire dans l'approximation et les présomptions mais sur la base de certitudes ».

En deuxième lieu, elle estime que le fait que le numéro de châssis apparaissant sur la coque avant et après restauration, gravé récemment sur le châssis en lui-même, est également conforme, ne change rien à l'état de fait. Elle rappelle que la plaquette sur laquelle le numéro de châssis était inscrit a été dérivetée, de sorte qu'il est impossible d'établir un lien entre le châssis, la carrosserie et l'ensemble des éléments de la voiture sur cette seule base. Elle considère qu'en décider autrement pourrait favoriser le commerce illicite de documents et créera un terrain propice aux fraudes consistant à acquérir des véhicules dont l'origine est douteuse et qui ont été transformés pour y frapper un numéro de châssis qui ne correspond plus au véhicule tel qu'il se présente aujourd'hui.

Troisièmement, en réaction à l'expertise produite par les requérants, elle observe que la voiture telle qu'elle a été présentée à la partie adverse, n'a pas été certifiée par le *British Motor Industry Heritage Trust*. Elle fait valoir que le certificat décrit simplement le véhicule à sa sortie d'usine (avec pour seul indice pertinent disponible la couleur du véhicule), mais ne décrit pas le véhicule tel qu'il a été reconstruit par les requérants. Elle précise que l'identification a donc dû se faire sur la base des éléments que l'inspection avait en sa possession. Selon elle, le seul certificat permettant de faire le lien entre le véhicule actuel et le véhicule d'origine est le certificat de sortie d'usine de 1958, qui renseigne peu d'éléments, si ce n'est la couleur du véhicule. Elle répète que la peinture actuelle du véhicule n'est pas d'origine, que le véhicule a été sablé avant l'inspection et que l'on ne trouve nulle part sur le véhicule la moindre trace de cette couleur d'origine. Elle affirme que c'est avec professionnalisme et circonspection que l'inspecteur a tenté de trouver des éléments tangibles auxquels il pouvait se fier pour être assuré de la traçabilité des pièces du véhicule et que le seul élément pertinent renseigné dans le certificat était la couleur. Elle explique que c'est à ce titre que l'inspecteur regrettait que les pièces n'aient pas été présentées aux services de la partie adverse ou, avant 2015, aux autorités compétentes fédérales pour être identifiées comme faisant partie du même véhicule et homologuées.

Enfin, en quatrième lieu, la partie adverse souhaite attirer l'attention du Conseil sur les risques que présenterait, pour l'immatriculation des ancêtres, un arrêt d'annulation en l'espèce. Elle estime que « permettre aux personnes qui achètent des véhicules démontés dans un piteux état de refrapper un numéro de châssis sur un véhicule dont l'identification et la traçabilité est douteuse présente un risque majeur ». Elle cite notamment le trafic de vieux documents afin de moduler l'identité d'un véhicule pour des raisons diverses : augmentation de la valeur marchande du véhicule, dispense du contrôle technique, évitement de certaines taxes ou soustraction à des obligations sécuritaires et environnementales. Elle signale avoir déjà été confrontée à des demandeurs d'immatriculation qui se sont présentés avec des documents qui n'étaient pas propres au véhicule présenté, précisant qu'« il s'agit généralement de documents antérieurs à 1968 avec un véhicule ou plutôt une "kit-car" qui sont postérieurs à 1968 ».

V.2. Appréciation

La matière est réglementée par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Selon l'article 2, § 1^{er}, de cet arrêté royal, sont soumis à ses prescriptions

« les véhicules automobiles circulant sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, ainsi que les remorques belges tirées par eux ».

Toutefois, les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 ne sont soumis qu'à certaines dispositions de cet arrêté. En effet, l'article 2, § 2, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, dispose pour la Région wallonne:

« § 2. Toutefois, des catégories particulières de véhicules ne sont soumises qu'à certaines prescriptions du présent règlement général.

Ce sont :

1° Les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 à l'exclusion des remorques agricoles reprises sous le point 11°.

Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 10 § 2, points 9 et 10 § 4, point 1, alinéa 1^{er}, 18 § 3, 19 § 3, 20, § 1^{er}, alinéa 3, § 2, 21, 22, 23 jusqu'à 23undecies, 24, 25, 26, 28, 31 §§ 1^{er}, 3, 4, 32 §§ 1^{er}, 2, 3, 34 §§ 1^{er}, 3, 36, 39, 40, 54, 55, 56, 67 §§ 1^{er}, 4, 70 à 78 du présent arrêté ».

En outre, les véhicules mis en circulation depuis plus de 25 ans et immatriculés comme « *Oldtimers* » (plaque O) bénéficient également d'un régime allégé, en vertu de l'article 2, § 2, 7°, du même arrêté, qui dispose comme suit :

« 7° Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous l'une des plaques d'immatriculation visées à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, sont uniquement soumis aux dispositions des articles 10, § 4, 1, alinéa 1^{er}, 23 § 1^{er}, § 2, A et D, § 3, § 4, § 5, § 6 et § 7, 23bis, § 1^{er}, § 2, § 4, § 5, 23ter, 23quater, 23quinquies, 23sexies, § 1^{er}, 1°, 2°, 4° et 6°, § 2, § 3 et § 4, 1°, 23septies, 23octies, 23novies, § 1^{er} et 3, 23decies, 23undecies, 24, 25, 26, 42, 45, § 1^{er}, 1° et 3°, 47, § 1^{er}, 1, alinéa 1^{er}, 54, § 1^{er}, 1° et 3°, 70, § 2 et 80.

Ces véhicules ne peuvent 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.
- [...] ».

Parmi les prescriptions applicables aux véhicules tombant sous le champ d'application de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, figure notamment l'obligation d'identification des véhicules, fixée à l'article 10, § 4.

Il résulte toutefois de l'article 2, § 2, 1°, précité, que les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 sont uniquement soumis, en ce qui concerne leur identification, à l'obligation suivante, consacrée à l'article 10, § 4, point 1, alinéa 1^{er}:

- « Tout châssis ou véhicule doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois et de plus de dix-sept lettres ou chiffres ».

Ils ne sont, en revanche, pas soumis à l'obligation suivante, consacrée à l'article 10, § 4, point 1, alinéa 6:

- « Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur, le mandataire ou par une personne dûment autorisée par ceux-ci ou, à défaut, par l'autorité compétente en matière de réception ou une personne dûment autorisée par elle, dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature de la carrosserie de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger. Aucune autre personne ne peut frapper, effacer ou modifier le numéro de châssis ».

En ce qui concerne l'inspection automobile, l'article 23 du même arrêté royal (qui est applicable aux véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 et partiellement applicable aux véhicules immatriculés comme « *oldtimers* ») dispose notamment comme suit :

- « § 1^{er}. Les véhicules mis en circulation sont soumis à des contrôles en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables. Les contrôles sont effectués par les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. Les organismes agréés sont habilités à percevoir des redevances destinées à couvrir les frais qui résultent des contrôles visés à l'alinéa 1^{er}, ainsi que les frais administratifs y relatifs.
- § 2. Contrôles à effectuer :
- A. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 15 et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.
- [...]
- D. L'autorité wallonne compétente fixe les modalités relatives aux divers contrôles à effectuer.
- [...] ».

L'annexe 15 annoncée, prévoit notamment le contrôle de l'identification du véhicule dans les termes qui suivent :

- « La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler; elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points et méthodes suivants sauf :

- si la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe;
- lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôles visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément

aux méthodes de contrôle alternatives recommandées par l'autorité wallonne compétente.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement.

Elément	Méthode	Causes de la défaillance
0. IDENTIFICATION DU VEHICULE		
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel	a) Plaque manquante ou, si mal fixée, elle risque de tomber.
		b) Inscription manquante ou illisible.
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série	Contrôle visuel	a) Manquant ou introuvable
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.

».

Il résulte de ces dispositions que l'organisme agréé pour l'inspection automobile doit notamment vérifier si le véhicule est pourvu d'un « numéro d'identification, de châssis ou de série », qui ne soit pas « incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule » et si les documents du véhicule ne sont pas « illisibles ou comportant des imprécisions matérielles ».

En l'espèce, au terme de l'inspection, l'organisme agréé a délivré une attestation temporaire mentionnant, d'une part, que le véhicule a été mis en circulation le 8 mai 1976 et constatant, d'autre part, au titre de défaut mineur, que le numéro d'identification du véhicule est introuvable ou illisible. Un agent de cet organisme aurait orienté les requérants vers les services de la partie adverse, afin d'obtenir des informations sur la procédure à suivre pour une immatriculation comme « Oldtimer ». Cette demande a été qualifiée par les services de la partie adverse de « demande d'attestation de refappe du numéro de châssis de votre M.G. A ».

Or, l'autorisation de refrapper le numéro de châssis ne doit être demandée à l'autorité compétente – à défaut de constructeur, de mandataire ou de personne dûment autorisée par lui – que si le véhicule a été mis en service après le 15 juin 1968. En conséquence, la partie adverse ne devait procéder à l'identification formelle du véhicule, en vue d'autoriser la refappe du numéro de châssis, que si elle considérait que ce dernier avait été mis en service après cette date.

En l'espèce, les requérants ont présenté les documents qui leur avaient été demandés par la partie adverse, à savoir des photographies du véhicule et de sa plaque d'identification et l'attestation du « *British Motor Industry Heritage Trust* ». Il résulte du dossier administratif que la partie adverse disposait également du certificat de propriété délivré par le département des Autoroutes et des Transports publics du Texas le 8 mai 1976 et de la vignette TVA de l'importation du véhicule, ces deux documents mentionnant le même numéro que celui figurant sur la plaque d'identification.

Sur la base de ces éléments, la partie adverse ne pouvait, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, refuser d'admettre que le véhicule litigieux avait été mis en circulation avant le 15 juin 1968 et considérer qu'il était soumis à l'autorisation de refappe du numéro de châssis.

Il n'est, en effet, pas contesté que le modèle M.G. A a été construit entre 1955 et 1962 et il ressort du certificat du *British Motor Industry Heritage Trust* que le véhicule portant le numéro correspondant à celui figurant sur la plaque du véhicule présenté par les requérants a été construit les 17 et 18 mars 1958 et livré le 18 mars 1958. Aucun élément du dossier administratif ne permet de considérer que le véhicule concerné n'aurait pas circulé, après son exportation aux États-Unis, pendant une période de plus de 10 ans. À cet égard, la partie adverse n'a pas relevé le fait que le *Texas certificate of title* mentionne l'identité d'un « précédent propriétaire » (« *previous owner* »).

Il est en revanche établi que la date du 8 mai 1976, initialement mentionnée en tant que date de mise en circulation par la station de contrôle technique d'Eupen, procède d'une confusion.

La partie adverse n'indique pas et le Conseil d'État n'aperçoit pas sur la base de quelle disposition légale ou réglementaire les services de la partie adverse devraient s'assurer de la traçabilité de toutes les pièces d'un véhicule mis en service avant le 15 mars 1968. Au demeurant, une telle traçabilité paraît difficile à établir en l'espèce, dans la mesure où les requérants démontrent, sans être contredits, que les composants d'une M.G. A (en ce compris sa carrosserie, séparée du châssis) ne portent pas le numéro d'identification du véhicule, mais un numéro d'identification propre et que le constructeur M.G. n'a pas enregistré les numéros des principaux composants de chaque véhicule.

La réglementation en vigueur n'impose pas de présenter le véhicule aux services de la partie adverse avant toute opération de restauration, comme semble le suggérer la partie adverse.

Dans l'état actuel de la réglementation, il appartient donc aux organismes agréés pour le contrôle technique de procéder, conformément à l'annexe 15 précitée, à l'identification des véhicules mis en service avant le 15 mars 1968, sur la base de la seule prescription qui leur est applicable, à savoir l'article 10, § 4, point 1, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité.

Dans ce cadre, conformément à l'annexe 15 précitée, ces organismes constateront une défaillance si le numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule – qui n'est pas nécessairement frappé par le constructeur, le mandataire ou par une personne dûment autorisée par ceux-ci ou, à défaut, par l'autorité compétente en matière de réception ou une personne dûment autorisée par elle – est manquant ou introuvable, s'il est incomplet, illisible, manifestement falsifié ou s'il ne correspond pas aux documents du véhicule, ou encore si les documents du véhicule sont illisibles ou comportent des imprécisions matérielles.

En l'espèce, de telles défaillances ne sont pas établies par le dossier administratif.

Il résulte de ce qui précède que le premier moyen est fondé en ses deux branches.

VI. Autres moyens

Le second moyen ne conduirait pas à une annulation plus étendue.

Il n'y a pas lieu de l'examiner.

VII. Indemnité de procédure et dépens

Les requérants sollicitent une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

Les autres dépens sont à mettre à la charge de la partie adverse.

Ces dépens comprenaient le droit de rôle de 200 euros par partie requérante ainsi que la contribution de 20 euros par partie requérante, telle que prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure.

Toutefois, par un arrêt n° 22/2020 du 13 février 2020, la Cour constitutionnelle a annulé, dans le cadre d'un recours en annulation de la loi du 19 mars 2017 « instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne » et de la loi du 26 avril 2017 « réglant l'institution d'un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne en ce qui concerne le Conseil d'État et le Conseil du Contentieux des Étrangers », les mots « par partie requérante » dans l'article 4, § 4, alinéas 1^{er} et 3, de la loi du 19 mars 2017, inséré par l'article 2 de la loi du 26 avril 2017.

Dès lors, en vertu de l'effet *erga omnes* et rétroactif de cet arrêt d'annulation, il y a lieu d'ordonner le remboursement de la contribution indûment perçue.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La décision du 31 octobre 2019, par laquelle le Service Public de Wallonie, direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, département de la réglementation et de la régulation des transports, direction de la réglementation des véhicules et de la certification, considère que le véhicule M.G. A appartenant à Jean Liégeois et à Guillaume Liégeois portant le numéro HDR43/49874 « n'entre pas dans les conditions qui permettent son identification » est annulée.

La requête est irrecevable pour le surplus.

Article 2.

La partie adverse supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 400 euros, la contribution de 20 euros et l'indemnité de procédure de 700 euros, accordée aux parties requérantes.

Article 3.

La contribution de 20 euros indûment perçue sera remboursée aux requérants par le service désigné au sein du Service public fédéral Finances comme compétent pour encaisser les droits au Conseil d'État.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre,
le 7 décembre 2021, par :

Pascale Vandernacht,
Marc Joassart,
Élisabeth Willemart,
Caroline Hugé,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Caroline Hugé

Pascale Vandernacht