



PROPOSITION DE LOI

CRÉATION D'UNE VIGNETTE « COLLECTION » POUR LES VÉHICULES D'ÉPOQUE

Première lecture



EN SÉANCE

En séance publique, après un débat nourri au cours duquel douze orateurs se sont succédé, le Sénat estimant qu'une base législative est nécessaire pour préserver un avenir aux véhicules du passé ainsi que la liberté fondamentale d'aller et venir de leurs possesseurs, a adopté la proposition de loi visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque, présentée par M. Jean-Pierre Moga et plusieurs de ses collègues et inscrite à l'ordre du jour à la demande du groupe Union Centriste.

En commission, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mercredi 3 mars 2021 sous la présidence de M. Jean-François Longeot, président, avait examiné le rapport de Mme Évelyne Perrot sur la proposition de loi

Elle avait salué cette initiative, qui envoie un signal positif bien au-delà de la communauté des collectionneurs : les véhicules d'époque sont le symbole d'un véritable patrimoine industriel à préserver.

Pour autant, considérant qu'une disposition législative spécifique pour les voitures de collection s'articulerait mal avec le cadre juridique existant des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) défini par la récente loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et qu'il demeure préférable de laisser aux collectivités territoriales la liberté d'accorder des dérogations à cette catégorie de véhicules, elle n'avait pas adopté de texte.



1. AU PREMIER ABORD, LA CIRCULATION DES VÉHICULES DE COLLECTION SEMBLE MENACÉE PAR LE DÉPLOIEMENT DE ZFE-m

A. LE DÉPLOIEMENT DES ZFE-M : UNE RÉPONSE AUX DÉPASSEMENTS DES NORMES DE QUALITÉ DE L'AIR OBSERVÉS DANS DE NOMBREUX TERRITOIRES

De nombreux territoires connaissent des **dépassements chroniques des normes de qualité de l'air**. La mise en place obligatoire de **zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)** avant le **31 décembre 2020**, prévue par la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**¹ est l'un des **outils** visant à améliorer la qualité de l'air dans les agglomérations qui connaissent des dépassements chroniques des valeurs limites de concentrations de **polluants atmosphériques** (notamment le dioxyde d'azote et les particules fines PM₁₀). Ce dispositif a pour objet de **restreindre les conditions de circulation des véhicules qui y circulent**, et notamment les plus émetteurs d'entre eux, afin de **diminuer la pollution de l'air**.

Au 1^{er} janvier 2021, **4 collectivités ou groupements de collectivités ont déjà mis en place des ZFE-m** : Grenoble, Lyon, Paris intra-muros et la Métropole du Grand Paris. **7 nouvelles ZFE-m²** devraient voir le jour aux termes de la LOM. En outre, le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit de renforcer l'obligation de mise en place de ZFE-m, avec l'objectif de l'étendre aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024, c'est-à-dire à **33 agglomérations supplémentaires**. Au total, le Gouvernement s'est fixé comme cible de couvrir **9 millions d'habitants avec ce dispositif** d'ici 2022.

OBJECTIFS ZFE-M



d'habitants
concernés en 2022



agglomérations
concernées en 2024

B. CONDITIONS DE CRÉATION ET MODALITÉS DES ZFE-m

Les ZFE-m sont créées par un **arrêté local** qui **fixe les mesures de restriction de circulation** (zonage, temporalité de l'interdiction, durée de la ZFE-m, périmètre, durée) et **détermine les catégories de véhicules concernés**.

Les restrictions de circulation dans les ZFE-m s'établissent à partir d'un classement fondé **sur la contribution des véhicules à la limitation de la pollution atmosphérique**³. Ce classement, appelé communément « **Crit'air** » est déterminé par un arrêté de 2016, **en fonction du niveau d'émission de polluants atmosphériques**. Il se base sur la catégorie du véhicule, sa motorisation et, lorsque l'information est disponible, en fonction de la **norme « Euro »** et, à défaut, en fonction de la **date de la première immatriculation**. Ce classement donne lieu à une identification par voie de **vignette « Crit'air » apposée sur le pare-brise des véhicules**.

¹ Article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

² La Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la Métropole Nice-Côte d'Azur, la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée, la Métropole, Eurométropole de Strasbourg, la Métropole Rouen-Normandie.

³ Article L. 318-1 du code de la route.

C. LES DIFFÉRENTS TYPES DE DÉROGATIONS

Il existe **trois types de dérogations** à ces restrictions de circulation :

1 dérogations nationales

Un décret en Conseil d'État précise les catégories de véhicules qui ne sont pas soumises à la restriction de la circulation dans une ZFE-m. Ainsi, l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales permet aux **véhicules d'intérêt général**, aux **véhicules du ministère de la défense**, aux **véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées** et aux **véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions** de circuler dans les ZFE-m, **sans limitation dans le temps**.

2 dérogations locales

Elles peuvent être accordées **pour certaines catégories** de véhicules. **L'arrêté qui crée la ZFE-m « détermine les catégories de véhicules concernés ».**

3 dérogations individuelles

Elles peuvent être accordées **localement**.

D. EN PREMIÈRE APPROCHE, LES VOITURES DE COLLECTION SEMBLENT ÊTRE DE FAIT « INTERDITES DE CIRCULATION » DANS LES ZFE-m

Un véhicule doit réunir **trois conditions** pour être caractérisé de véhicule « de collection » :

- il doit avoir été construit ou immatriculé pour la première fois il y a **au moins trente ans** ;
- **son type particulier**, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, **n'est plus produit** ;
- il est **préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine**, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

Néanmoins, de nombreux véhicules qui sont, au regard de ces critères, des véhicules de collection, ne disposent pas d'une certification d'immatriculation « collection »¹. En effet, l'obtention de cette certification n'est pas automatique, **mais doit être demandée par le propriétaire du véhicule de collection**. La direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) recense qu'environ **152 000 véhicules**² disposeraient en France d'un certificat d'immatriculation « véhicule de collection »³, qui correspondraient à une **faible proportion du parc roulant**.

Si la distance moyenne effectuée par ces véhicules tend à augmenter, elle reste néanmoins très faible (1 100 km en moyenne, soit environ 15 fois moins que la moyenne nationale)⁴. L'utilisation des véhicules de collection est en outre restreinte par des mesures réglementaires ; son **usage professionnel est notamment proscrit**.

Le parc des véhicules de collection est constitué à grande majorité de **véhicules essence**, la technologie diesel étant plus récente. **Même s'ils ne contribuent qu'à une faible part des émissions de CO₂** compte tenu de leur petit nombre, ils sont néanmoins, d'après les services du ministère de la transition écologique, « *très probablement les plus émetteurs au kilomètre parcouru* ». Ils sont en revanche peu émetteurs de particules fines, qui sont précisément les particules que les ZFE-m tentent de limiter.

Néanmoins, par définition, les voitures de collection ne peuvent pas prétendre à une identification ou un classement « Crit'air ». En effet, les véhicules dont la première date d'immatriculation précède le 1^{er} janvier 1997 sont exclus du champ des vignettes « Crit'air ». Les véhicules de collection, dont la première immatriculation date nécessairement d'il y a plus de 30 ans, sont donc hors classement. **Cette situation semble conduire, en pratique, et à défaut d'un recours aux mesures dérogatoires détaillées supra, à une exclusion des véhicules de collection des ZFE-m.**

¹ En parallèle de ces véhicules disposant du certificat d'immatriculation « collection », on recense également des véhicules « historiques », qui ne disposent pas de la carte grise « collection ». Au total, et d'après la Fédération des véhicules patrimoine et passion (FVPP), la France compterait 900 000 véhicules historiques.

² Répertoire statistique des véhicules routiers, novembre 2020.

³ Sur un total de 491 000 véhicules en circulation de plus de 30 ans.

⁴ Enquête FIVA 2020.

2. SI LA PROPOSITION DE LOI ENVOIE UN SIGNAL POSITIF AU-DELÀ DE LA COMMUNAUTÉ DES COLLECTIONNEURS, UNE DISPOSITION LÉGISLATIVE SPÉCIFIQUE POUR LES VOITURES DE COLLECTION NE SEMBLE PAS INDISPENSABLE ET S'ARTICULERAIT MAL AVEC LE CADRE JURIDIQUE EXISTANT

A. UN SIGNAL POSITIF POUR SOUTENIR UNE FILIÈRE DONT L'ATTRAIT VA BIEN AU-DELÀ DE LA COMMUNAUTÉ DES VOITURES DE COLLECTION

L'initiative sénatoriale lancée par M. Jean-Pierre Moga a réuni 80 signataires. Elle envoie un **message positif non seulement aux collectionneurs de voitures d'époque**, mais aussi :

- à des millions de **sympathisants** ;
- aux territoires qui organisent 6 000 à 7 000 **manifestations** par an **autour de voitures de collection** ;
- au dynamisme de toute la **filière économique** « voitures historiques » qui représenterait en 2020, d'après la Fédération française des véhicules d'époque, **24 000 emplois, directs ou indirects, et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires**. L'attractivité de ce secteur, et son poids économique croissant ne sont d'ailleurs plus à démontrer.

Au-delà de considérations économiques, l'enjeu de cette proposition de loi est également la **préservation d'un patrimoine industriel et de moments de convivialité** dont notre pays a tant besoin aujourd'hui. Le passage des voitures de collection suscite l'enthousiasme et aussi l'apaisement dans les grandes agglomérations où la circulation est trop souvent crispée par des tensions entre les voitures, les deux roues, les vélos, les trottinettes et les piétons. Ainsi, ce sont plus de 130 000 personnes qui se sont rendues au salon Rétromobile à Paris, un des nombreux événements qui viennent attester du caractère populaire de ce patrimoine roulant.

Au moment où l'on souhaite relocaliser l'industrie sur nos territoires, il est essentiel de rappeler l'attrait des beaux objets et du design pour stimuler la montée en gamme de notre économie. Ce n'est pas un hasard si l'industrie automobile allemande s'appuie sur des centres de formations d'apprentis avec une présence visible des voitures de prestige.

Les auditions conduites par la rapporteure ont montré que les collectivités ayant mis en place des ZFE-m prennent parfaitement en compte les éléments d'appréciation résumés ci-dessus. En effet, les quatre ZFE-m mises en place jusqu'ici **ont toutes accordé des dérogations pour les véhicules de collection**, le processus de concertation déployé lors de leur mise en œuvre permettant de faire remonter les préoccupations légitimes des propriétaires de ces véhicules.

Il n'y a donc, à ce stade, ni urgence ni menace immédiate - bien au contraire. **Alors que le dispositif des ZFE-m est appelé à se généraliser, il est fort probable que ces véhicules de collection continueront à être inclus dans les dérogations prévues par les collectivités.**

B. LE DISPOSITIF LÉGISLATIF ENVISAGÉ PAR LA PROPOSITION DE LOI

L'article 1^{er} propose de :

- créer, par dérogation à l'identification des véhicules à moteur selon leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et sur leur sobriété énergétique, une vignette « collection » pour les véhicules disposant d'un certificat d'immatriculation avec la mention « véhicule de collection » ;
- exclure les véhicules de collection disposant de cette vignette des mesures de restriction de circulation applicables en raison de la mise en place d'une ZFE-m.

L'article 2 renvoie à un décret d'application le soin de préciser les modalités d'application relatives à la vignette « collection ».

L'article 3 traite des conséquences financières pour l'État de la proposition de loi (gage).

C. UNE DISPOSITION LÉGISLATIVE SPÉCIFIQUE POUR LES VOITURES DE COLLECTION S'ARTICULERAIT MAL AVEC LE CADRE JURIDIQUE EXISTANT DES ZFE-M, POUR LEQUEL DES ALTERNATIVES EXISTENT DÉJÀ

Au regard du fort engouement que suscite la question des voitures de collection, et des possibilités de dérogation déjà prévues par la loi, il s'agit de déterminer si, au-delà du signal positif qu'envoie cette proposition de loi, il est opportun de voter une loi qui consacrerait la libre circulation des voitures de collection.

Dans le cas présent, il s'agit de souligner notamment que l'intervention du législateur produirait, dans notre droit, une **dissymétrie peu compréhensible** avec :

- une loi spécifique pour les voitures de collection ;
- un décret qui accorde des dérogations nationales pour tous les autres cas : voitures de police, de pompiers, véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées, etc.

En effet, si la dérogation peut être raisonnable pour les véhicules de collection, elle ne l'est pas moins pour d'autres catégories de véhicules, qui sont pourtant soumis aux modalités réglementaires prévues par la loi pour obtenir leurs dérogations. Si l'on s'écarte de ce parallélisme des formes, **la cohérence de l'outil des ZFE-m pourrait s'en trouver fragilisée.**

La Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) et les services du ministère de la transition écologique ont d'ailleurs indiqué **travailler sur la possibilité d'intégrer les voitures de collection aux dérogations nationales prévues par décret.** Le Sénat reste enfin plus que jamais **attentif à la nécessité de préserver les libertés locales.** C'est d'ailleurs la philosophie des ZFE-m, qui ont été conçues comme des **outils à la disposition des collectivités territoriales qui, jusqu'ici, ont toujours accordé une dérogation aux voitures de collection.**

Sur la base de ces éléments, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a décidé **de ne pas adopter le dispositif de cette proposition de loi, préférant ainsi faire confiance à l'intelligence territoriale.**



Jean-François Longeot
Sénateur (UC) du Doubs
Président



Évelyne Perrot
Sénateur (UC) de l'Aube
Rapporteure

Consulter le dossier législatif

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl20-174.html>