

N° 415

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 mars 2021

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque,

Par Mme Évelyne PERROT,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, *président* ; M. Didier Mandelli, Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Joël Bigot, Rémy Pointereau, Frédéric Marchand, Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varailas, MM. Jean-Pierre Corbisez, Pierre Médevielle, Ronan Dantec, *vice-présidents* ; M. Cyril Pellevat, Mme Angèle Préville, MM. Pascal Martin, Bruno Belin, *secrétaires* ; MM. Jean-Claude Anglars, Jean Bacci, Étienne Blanc, François Calvet, Michel Dagbert, Mme Patricia Demas, MM. Stéphane Demilly, Michel Dennemont, Gilbert-Luc Devinaz, Mme Nassimah Dindar, MM. Gilbert Favreau, Jacques Fernique, Mme Martine Filleul, MM. Fabien Genet, Hervé Gillé, Éric Gold, Daniel Gueret, Mmes Nadège Havet, Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Olivier Jacquin, Gérard Lahellec, Mme Laurence Muller-Bronn, MM. Louis-Jean de Nicolaÿ, Philippe Pemezec, Mmes Évelyne Perrot, Marie-Laure Phinera-Horth, Kristina Pluchet, MM. Jean-Paul Prince, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Pierre-Jean Verzelen.

Voir les numéros :

Sénat : 174 et 416 (2020-2021)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
I. AU PREMIER ABORD, LA CIRCULATION DES VÉHICULES DE COLLECTION SEMBLE MENACÉE PAR LE DÉPLOIEMENT DE ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS	5
1. <i>Le déploiement des ZFE : une réponse aux dépassements des normes de qualité de l'air observés dans de nombreux territoires.....</i>	<i>5</i>
2. <i>Conditions de création et modalités des ZFE-m.....</i>	<i>7</i>
3. <i>Les différents types de dérogations</i>	<i>9</i>
4. <i>En première approche, les voitures de collection semblent être de fait « interdites de circulation » dans les ZFE-m</i>	<i>10</i>
II. 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	12
1. <i>Un signal positif pour soutenir une filière dont l'attrait va bien au-delà de la communauté des voitures de collection.....</i>	<i>12</i>
2. <i>Le dispositif législatif envisagé par la proposition de loi</i>	<i>13</i>
3. <i>Une disposition législative spécifique pour les voitures de collection s'articulerait mal avec le cadre juridique existant des zones à faibles émissions, pour lequel des alternatives existent déjà.....</i>	<i>14</i>
EXAMEN EN COMMISSION	17
RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT.....	25
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	27
CONTRIBUTION ÉCRITE	29

L'ESSENTIEL

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, a examiné le **rapport de Mme Évelyne Perrot** sur 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.

La commission a **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'a pas adopté de texte**.

I. AU PREMIER ABORD, LA CIRCULATION DES VÉHICULES DE COLLECTION SEMBLE MENACÉE PAR LE DÉPLOIEMENT DE ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

1. Le déploiement des ZFE : 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**¹, comme l'a récemment rappelé le Conseil d'État dans sa décision Association Les Amis de la Terre du 10 juillet 2020.

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)**² 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 d'y **restreindre les conditions de circulation des véhicules**, et notamment les plus émetteurs d'entre eux, afin de **diminuer la pollution de l'air**.

¹ Les valeurs limites de concentrations de polluants atmosphériques sont définies au niveau européen (directive n° 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 et directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008) et transposées en droit interne (article R. 122-1 du code de l'environnement).

² Article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Le déploiement des ZFE-m prévu par la LOM¹

- des ZFE-m peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, par le maire ou par le président d'un EPCI à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'EPCI ;

- le dispositif a été rendu obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air n'étaient pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent, au regard de critères définis par voie réglementaire ;

- depuis le 1^{er} janvier 2021, l'instauration d'une ZFE-m est obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

Le déploiement de ZFE-m s'inscrit dans la continuité d'autres dispositifs visant à améliorer la qualité de l'air en zones urbaines. Dès 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement a autorisé les collectivités à expérimenter la mise en place de zones d'action prioritaire pour l'air (ZAPA)². Plusieurs collectivités avaient lancé des études de faisabilité relatives à la création de ZAPA sur leur territoire mais aucune zone n'avait finalement été expérimentée. En 2015, ces zones ont été remplacées par des zones à circulation restreintes (ZCR), établies notamment à Paris ou Grenoble³, qui sont finalement devenues des ZFE en application de la LOM.

Au 1^{er} janvier 2021, quatre collectivités ou groupements de collectivités ont déjà mis en place des ZFE-m :

ZFE-m	Nombre de communes	Surface de la ZFE (km ²)	Nombre d'habitants dans la ZFE
Grenoble	28	285	377 702
Lyon	5	66	700 360
MGP	79	383	1 694 923
Paris intra-muros	1	105	2 254 263

Source : contribution écrite de la Direction générale de l'énergie et du climat.

¹ Article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

² Article 182 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

³ Article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Sept nouvelles ZFE-m devraient voir le jour, en plus des quatre déjà existantes, aux termes de la LOM¹ et de ses textes d'application², à savoir :

- 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.

Au total, le Gouvernement s'est fixé comme cible de couvrir **9 millions d'habitants avec ce dispositif d'ici 2022**.

En outre, l'article 27 du 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**, 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**. Il imposerait également un schéma de restriction défini lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.

2. 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, périmètre) et **détermine les catégories de véhicules concernés**. Le projet d'arrêté doit être accompagné d'une **étude d'impact** justifiant la nécessité des mesures de restriction et exposant les **bénéfices environnementaux et sanitaires attendus**.

Plus précisément, 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** prévue par le code de la route³. La nomenclature de ce classement, appelé communément classement « **Crit'air** » est déterminé par l'arrêté du 21 juin 2016⁴, **en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques** en

¹ Deuxième alinéa de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

² Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité.

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

⁴ Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

application de l'article R. 318-2 du code de la route. Cette classification se base sur la catégorie du véhicule¹, sa motorisation² et :

- lorsque l'information est disponible, en fonction de la norme « Euro »³ ;
- 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**, comme le récapitule le schéma ci-dessous.

Classement Certificat qualité de l'air Voitures particulières	
NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1 ^{re} immatriculation	
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres	Diesel
Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	
Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011
Euro 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
Euro 1 et avant	Jusqu'au 31 décembre 1996

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>

Tableau de classification Crit'air pour les voitures particulières
Source : Ministère de la Transition écologique

Chaque couleur désigne un niveau d'émissions au sens du classement Crit'air, numéroté de 1 à 5, avec une vignette spécifique pour véhicules hydrogènes et électriques. Une distinction est faite entre véhicules essence et diesel ; aucun véhicule diesel ne peut prétendre à une vignette Crit'air 1. Ce classement est ensuite utilisé comme base de restrictions de

¹ Deux roues / motocycles / cyclomoteurs / voitures / véhicules utilitaires légers / poids lourds, autobus et autocars.

² Diesel / électriques et hydrogène / essence / gaz / hybrides rechargeables.

³ Les normes Euro ont été mises en place par l'Union européenne : elles fixent des valeurs limites d'émissions polluantes des véhicules (notamment en oxyde d'azote et monoxyde de carbone).

circulation, comme l'illustre le tableau ci-dessous, qui décrit les modalités de la ZFE-m de la Métropole du Grand Paris.

				
	Lundi au vendredi de 8h à 20h	Lundi au vendredi de 8h à 20h	Lundi au vendredi de 8h à 20h	Tous les jours de 8h à 20h
				
				
				
				
	 Paris*	 Paris*	 Paris*	 Paris*
				
NON CLASSÉ				

*hors périphérique, Bois de Boulogne et Bois de Vincennes

Restrictions en vigueur dans la ZFE-m Métropole du Grand Paris
Source : Ministère de la Transition écologique

Les restrictions de circulation mise en place par ces ZFE-m peuvent être contrôlées de plusieurs manières, la première étant **la constatation sur site**. La loi d'orientation des mobilités a également autorisé la mise en place, au regard du grand nombre de véhicules concernés et de la vaste superficie de certaines ZFE-m, **de dispositifs de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules**, sous le contrôle des services de police et de gendarmerie nationales ou des services de police municipale des communes concernées¹. Le **régime de sanction**² prévoit des **contraventions de troisième ou quatrième classe**, selon la catégorie du véhicule ; l'infraction peut également mener à **l'immobilisation du véhicule**.

3. Les différents types de dérogations

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

1. **Des dérogations nationales** : un décret en Conseil d'État précise les catégories de véhicules qui ne sont pas soumises à la restriction de la

¹ Article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales

² Article R. 411-19-1 du code de la route

circulation dans une ZFE-m. Ainsi, l'article R. 2213-1-0-1¹ 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. **Des dérogations locales** peuvent être accordées **pour certaines catégories** de véhicules. **L'arrêté qui crée la ZFE-m « détermine les catégories de véhicules concernés »** ² ;

3. **Des dérogations individuelles** peuvent être accordées **localement**³. Les modalités de ces dérogations sont précisées par voie réglementaire : elles peuvent ainsi être octroyées sur demande motivée des intéressés, par **le maire** ou par **le président de l'EPCI à fiscalité propre**⁴.

4. En première approche, les voitures de collection semblent être de fait « interdites de circulation » dans les ZFE-m

Un véhicule doit réunir les **trois conditions** suivantes pour être caractérisé de véhicule « de collection » ⁵ :

- il a 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 ». En effet, l'obtention de cette certification n'est pas automatique, **mais doit être demandée par le propriétaire du véhicule de collection**. Une fois cette demande de certification effectuée, le véhicule est assujéti au régime d'usage de véhicule de collection⁶, qui prévoit notamment de restreindre l'utilisation du véhicule à un usage non professionnel⁷.

¹ Créé par le décret n° 2016-847 et modifié par le décret n° 2019-663.

² Il de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

³ V de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

⁴ Article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales.

⁵ Article R. 311-1 du code de la route.

⁶ Article 4 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules.

⁷ Annexe IX de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules.

La direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) recense environ **152 000 véhicules¹ qui disposeraient en France d'un certificat d'immatriculation « véhicule de collection »²**, qui correspondraient à une **faible proportion du parc roulant**. 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.

Procédure d'obtention d'une certification d'immatriculation « collection »

La procédure est définie à l'article 4E de l'arrêté du 9 février 2009 relatif à l'immatriculation des véhicules :

« Le propriétaire présente, outre les pièces justificatives de son identité et de son adresse et, le cas échéant, les justificatifs fiscaux mentionnés à l'article 1. E. 3, les pièces suivantes :

a) Le certificat d'immatriculation précédent du véhicule ou, à défaut, une pièce prouvant l'origine de propriété du véhicule ;

b) Une attestation établie soit par le constructeur ou son représentant en France, soit par la Fédération française des véhicules d'époque

c) Sans préjudice des dispositions applicables du code de la route, la preuve d'un contrôle technique pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes et mis en circulation à compter du 1^{er} janvier 1960 ;

d) S'il y a changement de propriétaire ou première immatriculation en France à l'occasion de la demande : le justificatif d'assurance du véhicule et le justificatif de permis de conduire lorsque la demande concerne une personne physique. »

Source : Direction générale de l'énergie et du climat.

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)³. 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* »

¹ Répertoire statistique des véhicules routiers, novembre 2020.

² Sur un total de 491 000 véhicules en circulation de plus de 30 ans.

³ Enquête FIVA 2020.

parcours ». 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. **L'absence de cette vignette conduit en pratique, à défaut d'un recours aux mesures dérogatoires détaillées *supra*, à une exclusion des véhicules de collection des zones à faibles émissions.**

II. 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

1. 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** ;
- et 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 : il s'agit d'une filière qui a en 6 ans créé 4 000 emplois en France. Peu de secteurs peuvent afficher une telle dynamique.

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. En France également, plusieurs programmes de transmission des savoirs ont émergé autour de ces véhicules, avec la création de certificats de qualifications professionnels qui témoignent de l'intérêt que la filière suscite auprès des jeunes générations.

Les auditions conduites par la rapporteure ont montré que les collectivités ayant mis en place des zones à faibles émissions (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. Les collectivités reconnaissent le faible enjeu en matière d'émissions de ces véhicules, et sont ouverts à une dérogation généralisée les concernant.

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.

2. 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 ». L'article prévoit en outre que la catégorie des véhicules de collection serait définie par voie réglementaire ;
- d'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.

Il est nécessaire de noter que cette dérogation ne s'appliquerait qu'aux véhicules disposant d'un **certificat d'immatriculation de collection**, et non pas à l'ensemble du parc éligible à cette certification au sens de l'article R.311-1 du code de la route. Elle ne concerne donc que 152 000 véhicules parmi les 900 000 véhicules historiques.

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).

3. Une disposition législative spécifique pour les voitures de collection s'articulerait mal avec le cadre juridique existant des zones à faibles émissions, 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 pompier, 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) a rappelé, en audition, le modèle allemand, qui fonctionne à la satisfaction de tous depuis douze ans et facilite la circulation de 595 000 véhicules de collection à travers les 85 zones écologiques allemandes. Or en toute rigueur et cohérence, pour transposer cet exemple allemand, il faudrait emprunter la voie du décret. Il suffirait de compléter la partie réglementaire du code général des collectivités territoriales (II de l'article R. 2213-1-0-1) qui « interdit d'interdire » l'accès à certains véhicules dans les zones à circulation restreinte.

La FFVE et le 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**. Leurs discussions portent notamment sur un **potentiel effet d'aubaine qui existerait pour les propriétaires de véhicules anciens**. Interrogée par la rapporteure,

l'association France nature environnement a fait part de sa ferme opposition à « *l'ouverture d'une boîte de Pandore* » en **multipliant les exceptions au dispositif**.

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 préconisé **de ne pas adopter le dispositif de cette proposition de loi, préférant ainsi faire confiance à l'intelligence territoriale**.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 3 mars 2021, la commission a examiné le rapport sur la proposition de loi visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque.

M. Jean-François Longeot, président. – Nous allons examiner la proposition de loi visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque. Je salue son premier signataire, notre collègue Jean-Pierre Moga. Son pouvoir de conviction est particulièrement remarquable, puisque nous sommes très nombreux à avoir cosigné son initiative... Il faut dire que, si le sujet des voitures d'époque a une dimension sentimentale pour certains, c'est aussi un enjeu d'animation territoriale pour les élus et une composante de la culture industrielle de notre pays.

Je remercie notre rapporteure Évelyne Perrot qui a accepté la délicate mission de prendre en compte toutes les facettes de ce texte y compris, bien entendu, son aspect technique et juridique.

Avant d'entendre son rapport, je passe la parole au premier signataire de cette proposition de loi, notre collègue Jean-Pierre Moga pour une brève présentation de trois minutes.

M. Jean-Pierre Moga, auteur de la proposition de loi. – On estime que notre pays compte actuellement 250 000 collectionneurs de véhicules d'époque. Les Français utilisent leurs véhicules de collection dans le respect du code de la route, pour effectuer une balade, transporter des mariés, participer à des rassemblements, des rallyes, des expositions, des salons...

La passion que suscitent ces véhicules n'est pas limitée à leurs propriétaires : des millions de sympathisants manifestent, lors de leur passage, leur attachement à ces véhicules de collection, qui constituent une composante essentielle de notre patrimoine historique et industriel et témoignent de la place de premier plan qu'a tenu la France depuis longtemps sur le plan industriel.

En outre, cette filière, constituée principalement d'artisans et de très petites entreprises, emploie plus de 24 000 personnes dans plusieurs secteurs d'activité de notre économie : la carrosserie, la mécanique, l'entretien... Cette activité est croissante, pour un chiffre d'affaires annuel évalué à 4 milliards d'euros, soit le double de celui des sports mécaniques.

Compte tenu de leur ancienneté, les véhicules de collection ne peuvent pas respecter les normes Crit'Air, qui n'existaient pas lorsqu'ils ont été fabriqués. Le risque est donc grand qu'ils ne puissent plus circuler si des mesures ne sont pas prises. Ces véhicules représentent 1 % du parc

automobile français et roulent quinze fois moins que les autres véhicules. Leur impact en termes de particules fines est négligeable, puisqu'il est évalué à 1/100 000^e des émissions totales de PM10 et à 1/20 000^e des émissions d'oxydes d'azote (NOx). Leur limitation n'entraînerait aucune amélioration réellement chiffrable de la qualité de l'air dans les métropoles, ce qui est le but des zones à faibles émissions (ZFE).

La conservation de ces témoignages de notre histoire industrielle passe par leur circulation. Pour la maintenir, l'Allemagne a mis en place depuis douze ans une numérotation spécifique sur les plaques d'immatriculation. Ainsi, ces véhicules sont facilement reconnaissables, ce qui en facilite le contrôle éventuel par les forces de l'ordre et permet de les exempter des restrictions de circulation dans les zones équivalant aux ZFE. Malheureusement, il paraît extrêmement compliqué en l'état de reproduire l'exemple allemand en France.

Je propose la création d'une vignette « collection » apposée sur le pare-brise de ces véhicules, ce qui permettrait de les reconnaître aisément. Cette vignette serait délivrée aux propriétaires de véhicules disposant d'une certification d'immatriculation de collection. Cette solution permettrait, sans complication administrative particulière, de préserver l'avenir de ce patrimoine inestimable, auquel une large majorité de la population, toutes générations confondues, est très attachée et de garantir l'avenir d'une filière reposant en grande partie sur la transmission des savoirs par l'apprentissage.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure. – Mes chers collègues, avant de vous soumettre mon rapport sur la proposition de loi, je veux dire combien ce travail a été lourd de questionnements pour moi, qui suis une admiratrice des 48 heures automobiles de ma ville de Troyes, mais qui suis avant tout membre de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et qui ai travaillé avec vous sur la loi d'orientation des mobilités (LOM). Je dois dire que les amendements reçus et les courriers m'ont confortée dans ma décision finale.

Ce texte vise à créer une vignette spécifique pour permettre aux véhicules d'époque de circuler dans les zones à faibles émissions (ZFE).

Les ZFE sont un outil visant à diminuer la pollution de l'air en zone urbaine. Rendu obligatoire dans une dizaine d'agglomérations par la LOM, ce dispositif permet au maire ou au président d'EPCI de restreindre la circulation des véhicules les plus émetteurs dans des zones très polluées. Pour cela, les véhicules sont classés en fonction de leur vignette Crit'Air, qui est attribuée à chaque véhicule sur la base de sa catégorie, de son niveau d'émissions et de son année de première immatriculation. Or les véhicules de collection, qui sont par définition anciens, ne peuvent pas prétendre à une identification Crit'Air. Au premier abord, cette situation semble donc susceptible de conduire à l'exclusion de ces véhicules des ZFE.

Il revient à la commission de proposer un périmètre au regard de l'article 45 de la Constitution et de l'article 44 *bis* du règlement du Sénat s'agissant des cavaliers. Je vous propose de retenir dans le périmètre du texte les sujets suivants : la définition d'un régime dérogatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions applicable aux véhicules anciens ; la définition des véhicules de collection.

L'initiative sénatoriale que nous examinons aujourd'hui a réuni 80 signataires. Elle envoie un message positif non seulement aux 250 000 collectionneurs de voitures d'époque, mais aussi à des millions de sympathisants, aux territoires, qui organisent 6 000 à 7 000 manifestations par an, et au dynamisme de toute la filière des voitures de collection, qui représente, en 2020, 24 000 emplois et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

L'enjeu de la circulation des véhicules de collection est celui de 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 ainsi que 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.

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 la puissance de l'industrie allemande s'appuie sur des centres de formation d'apprentis, avec une présence visible des voitures de prestige.

On nous fera observer qu'un certain nombre de jeunes urbains ne passent même plus leur permis de conduire et qu'ils consacrent leurs premiers salaires à d'autres achats qu'à celui d'une voiture. C'est tout à fait vrai, mais, bien souvent, la passion du design ou du « vintage » se porte alors sur d'autres objets roulants – je rappelle, par exemple, le prix élevé de certains vélos électriques, qui avoisine celui de nombre de véhicules de collection. Dans la plupart des cas, ce goût pour les beaux objets se distingue donc de l'élitisme, d'autant plus qu'un véhicule de collection n'est pas nécessairement un véhicule très onéreux.

Je veux dire un mot des émissions carbone des véhicules de collection. Ces véhicules représentent une très faible proportion du parc roulant – entre 0,5 et 1 % – et chaque voiture parcourt un petit nombre de kilomètres – environ 1 000 par an. La proportion de motorisations diesel est très faible, ce qui évite de générer des microparticules, mais leur consommation d'essence est souvent plus élevée que la moyenne et s'accompagne donc de plus fortes émissions de CO₂, tout particulièrement en cas de mauvais réglage, avec une très grande hétérogénéité en fonction de l'âge du véhicule.

L'impact carbone des véhicules de collection est globalement assez faible. À la lumière de nos travaux sur le numérique, on pourrait même se demander, en poussant le raisonnement à l'extrême, si une promenade virtuelle en voiture de collection sur ordinateur ne serait pas moins bénéfique pour la planète en termes d'émission de gaz à effet de serre...

Les auditions que j'ai conduites en tant que rapporteure sont *a priori* rassurantes, puisque toutes les collectivités qui ont mis en place des ZFE prennent parfaitement en compte les éléments d'appréciation que je viens de vous résumer et ont d'ores et déjà prévu une dérogation pour les véhicules de collection. En effet, la loi prévoit trois types de dérogations à ces restrictions de circulation : ces dérogations peuvent être nationales, locales et individuelles. Toutes sont appliquées par voie réglementaire. Nos territoires sont ainsi sur la même ligne que les auteurs de la proposition de loi et ont tous accordé des dérogations locales pour permettre la circulation des voitures de collection. Il n'y a donc pas, à ce stade, d'urgence ni de menace immédiate, bien au contraire, comme en témoigne l'audition du vice-président de Grenoble-Alpes Métropole, chargé de l'air, de l'énergie et du climat, c'est-à-dire l'élu en charge de la ZFE de Grenoble.

Le ministère chargé des transports nous a d'ailleurs également confirmé que des discussions étaient en cours avec la Fédération française des véhicules d'époque pour inscrire les véhicules de collection parmi les dérogations nationales, au même titre que les véhicules de police ou de pompiers.

Dès lors, la question qui nous est aujourd'hui posée est de savoir si, au-delà du signal que nous envoyons, il nous faut voter une loi sur la libre circulation des voitures de collection. Voici les grandes lignes du raisonnement que je vous sou mets.

À l'heure actuelle, nous n'identifions aucune difficulté juridique de nature à entraver la liberté de circulation des voitures de collection dans les ZFE déjà mises en place.

Certes, dans le passé, le Parlement a parfois légiféré dans le domaine réglementaire, comme en témoigne le degré de détail de certaines lois et le volume de la partie législative de certains codes. À l'inverse, le Conseil d'État protège de façon plus systématique le domaine législatif, et sanctionne les décrets qui s'aventurent dans le domaine de la loi. En l'occurrence, la loi renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les catégories de véhicules dont la circulation dans une ZFE ne peut être interdite.

Si le législateur intervient, il y aura une vraie dissymétrie ; d'une part avec une loi spécifique pour les voitures de collection, d'autre part avec un décret qui accorde des dérogations nationales pour tout le reste : voitures de police, de pompiers, etc. Avouons que l'on s'éloignerait juridiquement du « jardin à la française » bien ordonné.

J'ajoute que la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) est venue au Sénat présenter son argument le plus convaincant. Elle invite à suivre le modèle allemand, qui fonctionne à la satisfaction de tous depuis douze ans et facilite la circulation de 595 000 véhicules de collection à travers 85 zones écologiques. En toute rigueur et cohérence, il faudrait pour transposer cet exemple allemand emprunter la voie du décret. Il suffirait d'ajouter trois mots dans la partie réglementaire du code général des collectivités territoriales, à l'article R. 2213-1-0-1, qui dispose que l'on ne peut interdire l'accès à certains véhicules dans les zones à circulation restreinte.

Si l'on s'écarte de ce parallélisme des formes, on brise la cohérence juridique de l'outil ZFE.

Le Sénat, grand conseil et protecteur des territoires, reste plus que jamais attentif à la nécessité de différencier les solutions locales. Or c'est très exactement la philosophie des ZFE, qui ont été conçues comme des outils à la disposition des collectivités territoriales. Jusqu'à présent, l'intelligence territoriale a fonctionné à plein régime, en accordant aux voitures de collection la souplesse que nous préconisons.

Je conclus donc en adressant un message très positif pour la préservation d'un phénomène culturel, social et industriel. Toutefois, compte tenu des éléments de contexte que j'ai exposés devant vous, et par souci de cohérence avec les travaux législatifs passés et à venir ayant inspiré la philosophie des ZFE et les positions exprimées par notre commission, je vous propose de ne pas adopter ce texte qui pourrait en outre nous engager dans une mécanique juridique complexe.

Surtout, faisons confiance à l'intelligence territoriale ! Évitions d'agiter inutilement le chiffon rouge ou de susciter un raidissement de la part de certaines associations qui, à l'image de France nature environnement, craignent que l'on ouvre la « boîte de Pandore » des dérogations ! C'est d'ailleurs aussi la crainte exprimée par le Gouvernement, lequel ne semble pas avoir d'a priori favorable ou défavorable sur ce sujet.

Je tiens à dire à Jean-Pierre Moga combien je suis admirative de son engagement dans la Fédération, et de la passion qui l'anime. Mais ce qu'il a proposé mérite non pas un regard législatif, mais bien réglementaire. Nous en avons parlé tous les deux, et j'en ai eu confirmation lors des auditions.

M. Gérard Lahellec. – L'exposé des motifs de la proposition de loi m'inspire beaucoup de respect. Je me suis d'ailleurs souvent référé à la chanson de Charles Trenet *À la porte du garage*. C'est dire combien l'automobile est partie intégrante de notre culture et de notre patrimoine commun ; c'est aussi une question populaire qui n'intéresse pas que les gens fortunés. En ce sens, on ne peut que comprendre les motivations qui sous-tendent la proposition de loi.

Cependant, le dispositif me paraît un peu décalé au vu du contexte. Il conviendrait de tirer les enseignements de l'expérience que nous avons tous vécue à l'occasion du mouvement des gilets jaunes. Beaucoup d'entre eux disaient posséder des véhicules anciens dont ils ont besoin pour se déplacer, mais dont on sait que l'usage est parfois décrié. En outre, d'autres textes sont en débat, comme le projet de loi Climat, si bien que nous risquons d'être mal compris. Nous serons certainement amenés à avoir ce débat de nouveau, dans une autre instance que celle-ci. Je tenais en tout cas à vous faire partager le sens de ma réserve s'agissant de la proposition de loi elle-même. Je converge avec le choix proposé par Mme la rapporteure, ainsi qu'avec l'appréciation qu'elle a donnée de la situation.

M. Jean-Michel Houllegatte. - Entre les plastiques dont nous avons discuté tout à l'heure et le sujet qui nous occupe maintenant, on peut dire que nos débats ont pour fil conducteur les travaux de Roland Barthes. En 1957, il consacrait, dans *Mythologies*, deux articles aux plastiques et aux automobiles - avec une référence à la fameuse appellation « DS » - chacun ayant marqué le XX^e siècle. Mais nous sommes désormais au XXI^e siècle, et le paradigme a changé.

Nous souscrivons donc complètement à l'avis de Mme la rapporteure. Premièrement, nous avons sans doute besoin d'envoyer un message positif aux collectionneurs, et de continuer à promouvoir ces véhicules qui font partie de notre patrimoine et de notre histoire industrielle et culturelle. Mais, à l'heure des débats sur le projet de loi Climat, nous risquons d'envoyer un autre message qui sera probablement mal perçu et serait susceptible de déconsidérer notre institution, au prétexte que nous nous intéressons à un sujet qui n'est pas si essentiel que cela.

Deuxièmement, vous avez signalé à juste titre le contexte réglementaire. Je pense en effet que chacun doit rester dans son pré carré.

Enfin, n'oublions pas que nous sommes l'assemblée des collectivités locales : ne les dépossédons donc pas de leurs prérogatives et, comme le disait Mme la rapporteure, faisons confiance à l'intelligence territoriale ! En définitive, nous ne sommes pas favorables à ce projet de loi, même s'il présente une forme de pertinence.

M. Frédéric Marchand. - Je rejoins les conclusions de Mme la rapporteure. Derrière ce débat, un autre sujet doit nous intéresser collectivement, à savoir la définition des véhicules de collection. Cette dernière est très large aujourd'hui, dans la mesure où il suffit qu'un véhicule ait trente ans. Si nous mettions le doigt dans l'engrenage en légiférant sur un sujet qui ressortit au domaine réglementaire, nombre de personnes pourraient bénéficier d'un effet d'aubaine compte tenu du parc de voitures de plus de trente ans, lesquelles ne sont pas toutes des véhicules de collection. Il serait temps de réfléchir à une définition qui soit un véritable référentiel.

Mme Laurence Muller-Bronn. – Je m’associe également aux conclusions de Mme la rapporteure, mais j’ai du mal à entendre que le message ne serait pas dans l’air du temps juste parce que l’on est en train d’examiner le projet de loi Climat. Il ne faut pas tout rapprocher de ce texte ! En matière d’écologie, les véhicules électriques paraissent être la panacée, mais on ne sait toujours pas comment recycler leurs batteries... Les moyens de mobilité prétendument innovants ne répondent pas toujours aux objectifs des textes environnementaux, et posent en tout cas certaines questions.

Lorsqu’ils étaient dans la rue, il y a deux ans, les gilets jaunes ont fait preuve d’une grande sympathie, à l’égard des véhicules de collection en leur ouvrant exceptionnellement le passage, j’en ai bénéficié avec ma DS de 1961 à Colmar ! Il y a véritablement un côté populaire des véhicules anciens de collection, qui constituent un patrimoine moins prétentieux que nostalgique.

Ne ramenons pas tout à des messages négatifs ! Dans le projet de loi Climat, il y a aussi des messages excessifs, qui ne correspondent pas du tout à la vie de nos classes populaires. L’organisation de grands événements de sport mécanique ou cycliste est sans doute plus nocive pour notre planète qu’un véhicule de collection qui roule 1000 kilomètres par an !

M. Didier Mandelli. – Nous pouvons tout à fait comprendre et partager les préoccupations exprimées sur la préservation et l’exposition de notre patrimoine automobile et industriel. Sur un plan pragmatique, il faut s’en tenir au fait que tout cela concerne le domaine réglementaire : nous rejoignons donc la position de Mme la rapporteure.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure. – Faisant partie d’un club de collectionneurs de 2 CV, je connais bien la voiture populaire également...

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L’article 1^{er} n’est pas adopté.

Article 2

L’article 2 n’est pas adopté.

Article 3

L’article 3 n’est pas adopté.

La proposition de loi n’est pas adoptée.

Conformément au premier alinéa de l’article 42 de la Constitution, la discussion en séance portera en conséquence sur le texte initial de la proposition de loi déposée sur le Bureau du Sénat.

RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 *bis* DU RÈGLEMENT DU SÉNAT

Si le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution, depuis la révision du 23 juillet 2008, dispose que « tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis », le Conseil constitutionnel estime que cette mention a eu pour effet de consolider, dans la Constitution, sa jurisprudence antérieure, reposant en particulier sur « la nécessité pour un amendement de ne pas être dépourvu de tout lien avec l'objet du texte déposé sur le bureau de la première assemblée saisie »¹.

De jurisprudence constante et en dépit de la mention du texte « transmis » dans la Constitution, le Conseil constitutionnel apprécie ainsi l'existence du lien par rapport au contenu précis des dispositions du texte initial, déposé sur le bureau de la première assemblée saisie². Pour les lois ordinaires, le seul critère d'analyse est le lien matériel entre le texte initial et l'amendement, la modification de l'intitulé au cours de la navette restant sans effet sur la présence de « cavaliers » dans le texte³. Pour les lois organiques, le Conseil constitutionnel considère comme un « cavalier » toute disposition organique prise sur un fondement constitutionnel différent de celui sur lequel a été pris le texte initial⁴.

En application de l'article 44 *bis* du Règlement du Sénat, il revient à la commission saisie au fond de se prononcer sur les irrecevabilités résultant de l'article 45 de la Constitution, étant précisé que le Conseil constitutionnel les soulève d'office lorsqu'il est saisi d'un texte de loi avant sa promulgation.

¹ Cf. commentaire de la décision n° 2010-617 DC du 9 novembre 2010 - Loi portant réforme des retraites.

² Cf. par exemple les décisions n° 2015-719 DC du 13 août 2015 - Loi portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne et n° 2016-738 DC du 10 novembre 2016 - Loi visant à renforcer la liberté, l'indépendance et le pluralisme des médias.

³ Décision n° 2007-546 DC du 25 janvier 2007 - Loi ratifiant l'ordonnance n° 2005-1040 du 26 août 2005 relative à l'organisation de certaines professions de santé et à la répression de l'usurpation de titres et de l'exercice illégal de ces professions et modifiant le code de la santé publique.

⁴ Décision n° 2011-637 DC du 28 juillet 2011 - Loi organique relative au fonctionnement des institutions de la Polynésie française, confirmée par les décisions n° 2016-732 DC du 28 juillet 2016 - Loi organique relative aux garanties statutaires, aux obligations déontologiques et au recrutement des magistrats ainsi qu'au Conseil supérieur de la magistrature, et n° 2017-753 DC du 8 septembre 2017 - Loi organique pour la confiance dans la vie politique.

En application du *vademecum* sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des Présidents, **la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a arrêté**, lors de sa réunion du 3 mars 2021, **le périmètre indicatif de la proposition de loi n° 174 (2020-2021) visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque.**

Elle a considéré que ce périmètre incluait des dispositions relatives :

- à la définition d'un régime dérogatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions applicable aux véhicules anciens ;
- à la définition des véhicules de collection.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mercredi 17 février 2021

- *Fédération française des véhicules d'époque* : **MM. Jean-Louis BLANC**, président et **Laurent HÉRIOU**, directeur général.

- *Grenoble-Alpes Métropole* : **M. Pierre VERRI**, vice-président chargé de l'air, de l'énergie et du climat.

- *Ministère de la transition écologique - Direction générale de l'énergie et du climat* : **MM. Cédric MESSIER**, chef du bureau de la qualité de l'air et **Nicolas OSOUF-SOURZAT**, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules.

CONTRIBUTION ÉCRITE

France Nature Environnement