



Manifestation de la Fédération française des motards en colère contre les zones à faibles émissions, à Toulouse, le 17 octobre 2020. PATRICK BATARD/ABACA

Ca va être la galère...» Fatou Kaba (le nom a été modifié) avait bien entendu parlé de la zone à faibles émissions (ZFE) du Grand Paris. Mais cette hôtesse d'accueil demeurant à Pierrefitte-sur-Seine (Seine-Saint-Denis), l'une des communes les plus pauvres d'Ile-de-France, n'imaginait pas que les restrictions de circulation imposées à l'intérieur de ce vaste périmètre ceinturé par l'autoroute A86 la rattraperaient aussi rapidement. Dès le 1^{er} juin, sa Renault Modus diesel de 2005 ne pourra plus circuler en semaine (sauf après 20 heures) à l'intérieur de cette zone qui englobe Paris et 79 communes autour de la capitale.

Le corps du délit figure, bien en vue, sur son pare-brise : une vignette Crit'Air 4. Cette pastille grenat désigne une catégorie désormais indésirable, celle des diesels d'avant 2006 et des motos d'avant juillet 2004. Bonne nouvelle pour les poumons franciliens mais casse-tête pour les conducteurs de ces véhicules. « Pour aller de banlieue à banlieue, je n'ai pas d'autre choix que de prendre ma voiture et comme ce n'est, financièrement, pas vraiment le moment de changer de véhicule, je vais me retrouver hors la loi », soupire M^{me} Kaba.

Malgré les aides prévues par l'Etat et la Métropole du Grand Paris, qui, lorsqu'on les cumule, peuvent atteindre 19 000 euros pour l'achat d'une voiture neuve et 12 000 euros pour une d'occasion – sous conditions de revenus –, le reste à charge risque de s'avérer dissuasif pour beaucoup de ménages modestes. Et puis, s'en remettre à une voiture un peu plus récente ne ferait que retarder le rouleau compresseur de la ZFE.

A compter de juillet 2022, la catégorie Crit'Air 3 (moteurs diesel d'avant 2010, essence d'avant 2006) sera à son tour frappée d'indignité. En 2024, les Crit'Air 2 (tous les diesels, y compris les plus récents, et les essences d'avant 2011) seront priés d'aller polluer ailleurs. Essentiellement en Europe de l'Est et en Afrique, si l'on en croit les professionnels de l'occasion.

DURCISSEMENT

Jean-Stéphane Brosse a lui aussi été cueilli à froid. Son fidèle monospace Hyundai Trajet de 2004 n'est plus en odeur de sainteté. Il l'utilise une ou deux fois par mois pour transporter ses instruments de musique ou partir en province et ne voit « pas de raison de culpabiliser » compte tenu du peu de kilomètres parcourus. « Les gros Porsche Cayenne flambant neufs qui roulent tous les jours et polluent bien comme il faut, eux, ne craignent rien », persifle ce multi-instrumentiste qui voit dans ces vents contraires une raison supplémentaire de concrétiser son projet de quitter la région parisienne.

Repoussé de six mois pour cause de Covid-19, le durcissement du dispositif de la ZFE du Grand Paris (5,61 millions d'habitants) doit exclure 11 % du parc automobile au 1^{er} juin. Plus de 200 000 voitures particulières, mais aussi 27 000 utilitaires légers et plus de 6 000 poids lourds

seront bannis. Outre les ZFE de Paris (qui a déjà exclu depuis 2019 les Crit'Air 4) et du Grand Paris, celles de Lyon, Grenoble et Strasbourg vont, elles aussi, bientôt sortir les cartons rouges.

D'ici à 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront concernées. L'impact social de cet écrémage – initialement voté avec une belle unanimité et considéré comme une mise au ban salvatrice des véhicules les plus polluants – commence à inquiéter certains élus qui s'alarment de ce qui pourrait ressembler à un effet boomerang.

« On a incité pendant des années les gens à rouler au gazole et aujourd'hui on veut les faire revenir en arrière à marche forcée »,

« Les gros Porsche Cayenne flambant neufs qui roulent tous les jours et polluent bien comme il faut, eux, ne craignent rien »

JEAN-STÉPHANE BROSSE
musicien

souligne Thibaud Philipps, maire Les Républicains (LR) d'Illkirch-Graffenstaden (Bas-Rhin, 26 000 habitants). L'édile, qui vient de quitter la majorité (à dominante écologiste) de l'Eurométropole de Strasbourg, organisera dans sa commune, le 11 juillet, un référendum pour ou contre le calendrier de la ZFE qui vise, in fine, l'éradication du diesel à compter de 2028.

Dans les milieux patronaux, on sent aussi monter une certaine nervosité. Francis Bartholomé, président du Centre national des professions de l'automobile (CNPA), sonne déjà le tocsin. « Il y a eu les "gilets jaunes" et les "bonnets rouges". Je ne sais pas quelle couleur [les pouvoirs publics] sont en train de nous créer s'ils poursuivent dans cette voie », a-t-il déclaré au magazine Auto Infos.

« Les gens tombent des nues en apprenant qu'ils ne pourront plus utiliser leur bagnole. Tout cela va contribuer à faire voter bleu foncé », redoute un communicant du secteur automobile. « On est en train de voir apparaître des inégalités de traitement entre les diverses ZFE. Une cacophonie comme seule la France sait en créer se met en place », promet Alexandra Legendre, porte-parole de la Ligue de défense des conducteurs.

Au 1^{er} juin, insiste Elisabeth Détry, présidente de la chambre des métiers et de l'artisanat d'Ile-de-

France, 12 % des véhicules utilitaires ne devraient plus avoir le droit de circuler dans la ZFE. Cependant, c'est surtout l'échéance du 1^{er} janvier 2024, qui marquera l'interdiction de tous les diesels – autrement dit la quasi-totalité des camionnettes, fourgonnettes et poids lourds actuels –, qui mobilise les petits patrons.

« Vous croyez qu'avec des trésoreries que la crise sanitaire a rendues exsangues, un artisan du bâtiment va commencer à s'équiper avec des véhicules électriques qui, pour la plupart, n'existent même pas encore au catalogue des constructeurs ? », lance-t-elle. « Je comprends ceux qui ne veulent plus voir de voitures en ville mais ceux-là doivent savoir qu'au train où vont les choses ils ne trouveront bientôt plus personne pour venir réparer leur chasse d'eau », assure M^{me} Détry.

SIGNES DE BONNE VOLONTÉ

Malgré « les cris d'orfraie » qu'il dit entendre « de la part de ceux qui vont devoir changer de voiture », Patrick Ollier (LR), président de la Métropole du Grand Paris, reste droit dans ses bottes. Il évoque un sondage commandité en janvier selon lequel 77 % des personnes interrogées soutiennent le durcissement des règles de circulation. La pollution atmosphérique provoquerait plus de 2 500 morts

PLEIN CADRE

Des zones à faibles émissions, mais à forte teneur polémique

L'entrée en vigueur de la réglementation sur la circulation des véhicules les plus polluants repose la question des inégalités face aux décisions concernant l'environnement

La pollution atmosphérique provoquerait plus de 2 500 morts par an à Paris

par an à Paris. « Nous sommes en présence d'un débat de santé publique et, lorsqu'on est élu, il faut avoir un peu de courage politique, plaide-t-il. Ne perdons pas de vue que si rien n'est fait, la France sera durement sanctionnée par la Commission européenne, qui l'a mise en demeure pour avoir dépassé les seuils limites de dioxyde d'azote et de particules fines. »

La Métropole du Grand Paris préférerait tout de même éviter que les choses ne tournent au vinaigre. Aussi a-t-il été prudemment décidé que le très sophistiqué mécanisme de vidéoverbalisation prévu pour garantir la réalité des sanctions ne sera effectif qu'à la fin du premier trimestre 2022. Ce n'est qu'au terme de cette période d'adaptation que les contrevenants risqueront une amende forfaitaire de 68 euros, à peine auront-ils pointé le bout de leur capot à l'intérieur de la ZFE.

Avec les organisations patronales, Patrick Ollier multiplie les si-

gnes de bonne volonté. Il promet des discussions « sérieuses et détendues », quitte à « prendre le temps qu'il faudra », et n'exclut pas que des dérogations soient attribuées.

Le risque de voir apparaître une ZFE à plusieurs vitesses avec un traitement plus favorable aux professionnels qu'aux particuliers ne semble pas particulièrement irriter Claude Lecurieux, 73 ans. Ce qui le met dans tous ses états, c'est de devoir remettre les deux Renault du foyer, une Twingo de 1993 et un Scénic de 2003, « des véhicules parfaitement entretenus ». « On met la charrue avant les bœufs !, tonne ce retraité. Pendant toutes ces années, les gouvernants n'ont pas été en mesure de créer des alternatives pour réduire la dépendance à l'automobile et maintenant la France de la voiture se retrouve piégée. Tant pis pour ceux qui, comme moi, ne peuvent pas se payer une nouvelle automobile. »

Julien Handjian, 21 ans, étudiant dans une école de commerce à Rennes et dont les parents résident en région parisienne, ne cache pas son amertume. « Ces temps-ci, la vie étudiante est déjà compliquée et j'étais bien content de pouvoir faire le trajet avec ma Volkswagen Polo de 2008 en partageant les frais avec les copains. Maintenant, il va falloir payer le train », soupire le jeune homme. En ce moment, Julien cherche un job d'été : « J'en aurai besoin pour mes vacances, aller faire du surf ou passer mon permis bateau. Pas pour remplacer une voiture qui tourne comme une horloge. »

Comment continuer de circuler dans la ZFE d'Ile-de-France au volant d'une voiture de plus de 15 ans sans se faire taper sur les doigts ? Certains envisagent une solution, paradoxale mais imparable : rouler à bord d'une voiture de plus de... 30 ans. L'ancienneté requise pour bénéficier du statut dérogatoire accordé aux véhicules de collection qui, au nom de la préservation du patrimoine, devraient conserver le droit de pétarader dans les zones à faibles émissions. ■

JEAN-MICHEL NORMAND



Voitures de collection interdites en ville, verbalisation des Crit'Air... pas de panique !

Les 300 000 voitures de collection en circulation devraient passer entre les mailles des restrictions. La perspective bien réelle de nouvelles restrictions de circulation fait trembler les propriétaires d'anciennes. Leur crainte ? Être bannis des villes et traqués par des radars "anti-vieilles". Relativisons pour l'instant.

Comme d'habitude, il aura suffi d'une déclaration pour créer l'affolement : le 25 septembre, la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, déclarait sur BFM que "la voiture qui ne doit pas entrer [dans la ville] sera flashée, un peu comme avec un radar de contrôle de vitesse, et elle recevra une amende". Brrrr... Ajoutez à cela la parution, une semaine plus tôt, d'un décret portant à onze le nombre de métropoles contraintes d'instaurer une zone à faibles émissions (ZFE) au plus tard le 1er janvier 2021, et la coupe est pleine : les propriétaires de voitures anciennes - de collection ou pas - se voient déjà boutés hors des limites de Paris et du Grand Paris, mais aussi des métropoles de Lyon, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg et Rouen. Et gare à ceux qui tenteraient de resquiller : ils seront accueillis par un radar !

Dérogation sur la sellette ?

Pour les anciennes, deux cas de figure se profilent : si elles ne sont pas immatriculées en collection mais avec une carte grise normale, elles seront de facto soumises à des restrictions de circulation, plus ou moins sévères d'une ville à l'autre. Ainsi, à Paris, les essence d'avant 1997 et diesels d'avant 2001 sont d'ores et déjà exclus en semaine. En revanche, les véhicules de plus de 30 ans dotés d'une carte grise de collection bénéficient d'un laissez-passer dans la capitale, au sein du Grand Paris et à Grenoble. Or, il se murmure que cette dérogation pourrait "sauter" à compter de l'an prochain ! Pourtant, selon Jean-Louis Blanc, président de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), "les voitures de collection représentent moins de 1 % du parc roulant, elles circulent quinze fois moins que la moyenne et la part des diesels est inférieure à 5 % : il n'y a donc aucune raison qu'elles soient exclues des villes". Bref, la FFVE se veut rassurante, d'autant que les métropoles qu'elle a d'ores et déjà approchées se seraient toutes montrées réceptives.

Radariser les Crit'Air : coton !

L'autre crainte des propriétaires de véhicules bannis, c'est d'être traqués, d'ici peu, par des radars automatiques. Là encore, rien n'est fait : des tests vont bien être menés, notamment à Paris, où il se murmure que les portiques écotaxe du périphérique seraient réquisitionnés. Mais la tâche s'annonce ardue. Déjà, la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, qui autorise un tel contrôle automatisé, en limite aussi la portée. Celui-ci ne peut en effet pas surveiller "plus de 15% du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone". Comment respecter une telle contrainte ? Mystère. Autre problème, bien plus épineux : pour que le système soit juste, il doit prendre en compte toutes les dérogations. Et elles sont nombreuses : voitures de collection (comme on l'a vu), mais aussi véhicules d'intervention, d'intérêt général, de déménagement, frigorifiques, de livraison et, surtout, portant une carte de stationnement pour personnes handicapées. Comment éviter de les sanctionner à tort ? Quel fichier autre que ceux des cartes grises et des vignettes Crit'Air va-t-il falloir interroger ? Re-mystère. Enfin, dernier point : le code de la route devra être adapté pour pouvoir, à l'avenir, verbaliser sans interpellation les titulaires de la carte grise du véhicule resquilleur (principe du propriétaire-payeur). Bref, vu les écueils, les "radars de ZFE" ne sont pas pour demain. Mais leur menace pèse déjà sur la ville.



ZFE . L'épineuse question de la circulation des Youngtimers

La circulation des véhicules les plus polluants va devenir de plus en plus limitée en France avec l'instauration des **Zones à Faibles Emissions** . Si les véhicules de collection (plus de 30 ans) et les véhicules récents vont pouvoir continuer à rouler, quid des youngtimers? C'est le débat du moment. Pour lutter contre le dioxyde d'azote et les particules fines, les municipalités sont désormais souvent obligées de sortir l'artillerie lourde. L'Union européenne a déjà condamné la France pour non-respect des seuils de polluants, poussant à la multiplication des **Zones à Faibles Emissions (ZFE)**. De plus en plus étendues, elles interdisent petit à petit l'accès aux véhicules les plus anciens, jugés moins propres. Mais, « un village peuplé d'irréductibles Gaulois résiste encore et toujours et à l'envahisseur ... » C'est la communauté des propriétaires de véhicules de plus de 30 ans, ceux dont les autos disposent d'une carte grise collection !

Les plus de 30 ans autorisés à circuler dans les **ZFE**

Grâce à leur très active fédération, la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque), les véhicules en carte grise collection bénéficient d'une dérogation et peuvent circuler librement dans ces **ZFE**. Pour parvenir à obtenir cette « immunité », Jean-Louis Blanc, le président de la FFVE, a multiplié les réunions avec les conseils des métropoles en militant autour de trois idées phares : les véhicules de plus de 30 ans sont peu nombreux (0,5% du parc total soit environ 900 000 véhicules), ils parcourent peu de kilomètres (15 fois moins qu'un véhicule récent) et il y a peu de diesels (5% du total). La FFVE se dit d'ailleurs « optimiste » pour obtenir le feu vert dans les 7 nouvelles **ZFE** : Montpellier, Nice, Aix-Marseille, Rouen, Strasbourg, Toulouse et Toulon. L'aval a déjà été obtenu à Paris, dans le Grand Paris, à Lyon et à Grenoble.

A LIRE. Les vieilles voitures interdites de séjour dans 35 métropoles dès 2025

Et les Youngtimers dans tout ça ?

En revanche, c'est le grand flou pour les « Youngtimers », ces autos âgées de 20 à 29 ans, qui ne sont pas encore éligibles à la carte grise collection et qui ne peuvent plus prétendre à une pastille Crit'Air. « Il existe un vide juridique » concède Michel Loreille, le Président des Véhicules Historiques au CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile). Car, « un véhicule de collection » en matière de fiscalité, ce n'est pas un modèle âgé de 30 ans et plus. « C'est avant tout un modèle qui n'est plus produit et qui est dans son état d'origine » rappelle notre spécialiste. Mais pour le gouvernement, seule la date de 1ère immatriculation compte créant ainsi des inégalités de traitement. En France, on compte plus de 950 000 véhicules immatriculés âgés de 25 à 29 ans et 2 millions de modèles de 20 à 24 ans.

Un groupe de travail engagé et déterminé

Au même titre que pour les véhicules historiques, un groupe de travail composé d'éminents membres de la FFVE, du CNPA, de l'Automobile Club de France, de l'Automobile Club de Monaco, de la FIVA, de la FFSA et de Patrick Peter (organisateur du Tour Auto), tente d'obtenir un laissez-passer pour les Youngtimers auprès des ministères de tutelle. Mais, le gouvernement bloque, car il craint des dérives. En effet, il a noté que certains automobilistes n'achetaient plus des véhicules anciens par passion ou pour en faire un usage ponctuel. Certains s'en servent quotidiennement, à titre professionnel par exemple, dans le cadre de livraisons pour accéder à des zones limitées. Michel Loreille a ainsi cité l'exemple d'un Citroën C15 qui a curieusement connu un regain d'intérêt depuis la mise en place des **ZFE**, et même ZCR Zone à Circulation Restreinte, avant cela. En travaillant d'arrache-pied avec les conseils de métropole, le groupe de travail espère faire au moins bouger les choses à l'échelon local.

A LIRE. Citroën. 15 futurs collectors à prix (encore) accessibles

Quels Youngtimers autorisés à circuler et comment les reconnaître ?

Dans les propositions émises par le groupe de travail pour permettre d'identifier les youngtimers « légitimes » : celle d'une vignette. « En Allemagne, les véhicules de collection ont une plaque spécifique » rappelle Michel Loreille. Plutôt que de distribuer cette pastille aux 4 vents, via un site officiel qui ne se baserait que sur la date de la 1ère immatriculation, le document pourrait être remis après l'examen du contrôle technique. Cela permettrait ne pas accorder ce « passe-droit » à tous les véhicules de 20 à 30 ans, mais à une liste de véhicules sélectionnés.

vignette zfe youngtimers

La remise d'une vignette dédiée aux youngtimers ou aux véhicules de plus de 30 ans (non munis d'une carte grise collection) pourrait se faire via le passage au contrôle technique.

S'il existe une faible part de véhicules diesels dans le parc des plus de 30 ans, cette proportion grimpe avec les modèles plus récents. Il pourrait donc s'agir de cibler les véhicules équipés d'un pot catalytique, qui n'est devenu obligatoire sur les diesels qu'en 1997. Revers de la médaille, un problème se pose toujours pour les Youngtimers non-catalysés, encore nombreux jusqu'au début des années 1990. Devront-ils faire adapter leurs échappements ? L'opération a été tentée en Allemagne, mais elle est loin d'être toujours très simple et pourrait être coûteuse.

Le pouvoir économique des véhicules historiques

Du côté des propriétaires, c'est un peu l'incompréhension. Il va falloir agir vite, car dès la mi-juin 2021, les véhicules Crit'Air 4 vont être bannis de certains centres-villes. Michel Loreille le rappelle, "le pouvoir économique des véhicules anciens est énorme". En France, l'automobile de collection, c'est 10 000 événements, 4 000 entreprises et 20 000 emplois directs rappelle la toute récente Fédération Véhicules Patrimoine et Passion (FVPP) qui précise que le secteur de l'automobile historique représente «

plus de 4 milliards d'euros du PNB ».



Zones à faibles émissions : "y interdire les voitures anciennes ne changerait strictement rien en termes de pollution !"



Dans Rétro / Autres actu rétro

Pierre-Olivier Marie



Le 11 Décembre 2020 à 12h43

Zones à faibles émissions : "y interdire les voitures anciennes ne changerait strictement rien en termes de pollution !">

ZFE." width="705" height="470"
data-src="https://images.caradisiac.com/images/7/0/0/2/187002/S1-interview-president-ffve-656017.jpg"

src="https://images.caradisiac.com/images/7/0/0/2/187002/S1-interview-president-ffve-656017.jpg" id="32796676"> Selon la FFVE, les anciennes ne représentent que 0,5% du parc des **ZFE**. Horizon chargé pour les voitures anciennes ! Celles-ci sont en effet directement concernées par le déploiement des **Zones à faibles émissions (ZFE)**, qui seront au nombre de 11 l'année prochaine. Aix-Marseille, Montpellier, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse vont en effet s'ajouter à celles existantes à Lyon, Grenoble, Paris ainsi que dans la Métropole du Grand Paris.

Et à partir de 2025, celles-ci s'élargiront aux 35 agglomérations de plus de 150 000 habitants que compte le territoire. Dans ces secteurs, les pouvoirs publics comptent encadrer de plus en plus sévèrement l'usage de voitures ne répondant pas aux normes antipollution récentes, selon une typologie établie par le classement en vignettes Crit'Air. Les voitures anciennes (c'est-à-dire celles âgées d'au moins 30 ans et pouvant prétendre à une carte grise de collection) sont donc concernées au premier chef, ce qui inquiète la Fédération française des Véhicules d'époque, dont le Président Jean-Louis Blanc a accordé une interview à Caradisiac.

Les Zones à faibles émissions sont-elles un vrai sujet de préoccupation pour vous ?

Dès l'an prochain, onze métropoles devront décider de mesures spécifiques concernant les voitures anciennes, et le processus va de généraliser rapidement. On va rapidement arriver à 25, 30 ou 50 métropoles susceptibles d'en interdire la circulation, et il faut donc agir rapidement, même si, avant d'être propriétaires de voitures anciennes, nous sommes des citoyens comme les autres, soucieux de la qualité de l'air qu'ils respirent.

Comment faire passer l'idée que les anciennes ne sont pas une importante source de pollution?

Il faut garder à l'esprit que les voitures anciennes représentent 0,5% du parc de 11 premières **Zones à faibles émissions**. Elles roulent 15 fois moins et représentent 0,3 pour mille du trafic. Quant aux modèles diesel, ils ne constituent que 5% du parc de modèles anciens. Bref, il s'agit d'une part infinitésimale des particules et des oxydes d'azote. On pourrait interdire les voitures anciennes dans toutes les **ZFE** que cela ne changerait strictement rien en termes de pollution ! En revanche, cela aurait un effet absolument catastrophique sur le patrimoine et sur une filière qui représente 20 000 emplois et 4 milliards de chiffre d'affaire !

Comment le combat s'organise-t-il ?

Nous multiplions les contacts dans toutes les métropoles depuis 6 mois et nous cherchons à les convaincre de l'intérêt qu'il y aurait à établir des dérogations pour les anciennes. Et pour l'instant

je dois dire que nous sommes bien écoutés.

Etes-vous seuls à mener ce combat?

C'est un travail considérable pour la FFVE, mais nous sommes soutenus par le Comité des Constructeurs Français d'automobiles, le Centre national des professions de l'automobile, la Fédération française du sport automobile, la Fédération internationale des véhicules anciens, ou bien encore l'Automobile club de France. Il faut que nous obtenions des dérogations dans chaque métropole.

Quelle solution aurait votre préférence ?

On veut s'appuyer sur le modèle allemand. On dénombre dans le pays une soixantaine de ZFE, dans lesquelles les voitures anciennes peuvent rouler grâce à une immatriculation spécifique. On voudrait la même chose en France. Mais comme il paraît que nous n'avons pas droit d'arborer de plaques d'immatriculation spécifiques, nous plaidons pour une vignette qui permettrait un contrôle facile. C'est le projet que nous avons présenté au ministère des Transports. Dans le même temps, une proposition de loi a été déposée à l'Assemblée nationale le 28 novembre, et celle-ci a été signée par une soixantaine de parlementaires de tous bords. 15 jours après, une autre proposition de loi a aussi été déposée au sénat, signée là encore par 60 parlementaires. Les choses avancent !



Véhicules de collection et ZFE



ACTUALITÉ - La prochaine instauration de zones à faibles émissions par 11 métropoles françaises mobilise la Fédération française des véhicules d'époque.

Les zones à faibles émissions (ZFE), qui fixent des restrictions de circulation dans 11 métropoles françaises pour augmenter la qualité de l'air, alimentent tous les fantasmes. Il n'y a pourtant pas lieu de s'emballer et de s'alarmer. Contrairement à ce que l'on peut lire et entendre régulièrement depuis quelques semaines, les voitures de collection ne seront pas interdites de circulation dans les zones urbaines le 1er janvier prochain.

Lors d'un point téléphonique, Jean-Louis Blanc, le président de la Fédération Française des véhicules d'époque, et Laurent Hériou, le directeur général, se sont montrés rassurants, confiant que le sujet fait l'objet d'un suivi très particulier au sein de l'association reconnue d'utilité publique. «*Nous ne faisons que ça*», dit Jean-Louis Blanc. Et de poursuivre: «*Il va falloir être patient. Cela va prendre du temps parce que les métropoles, qui ont décidé de mettre en place ces*

zones à faibles émissions ayant pour but de limiter la circulation à certains véhicules, vont devoir délibérer.»

Cela n'empêche pas les deux responsables de la FFVE d'œuvrer en coulisses. «Nous avons rencontré les responsables des collectivités concernées et l'on peut dire que les discussions se passent bien. Les métropoles sont sensibles à nos arguments. D'un point de vue environnemental, notre patrimoine est complètement inoffensif. Les véhicules de collection ne représentent même pas 1 % du parc et ils ne roulent quasiment pas. Enfin, l'objectif des ZFE est de limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, des polluants dont sont responsables les diesels. Or, notre parc est composé à 95 % de véhicules à moteur essence. Les véhicules anciens sont également un facteur d'animation des territoires et ils bénéficient d'un immense courant de sympathie auprès de la population», ajoute Jean-Louis Blanc.

C'est un fait inéluctable. Comme tous les pays européens, la France est sommée d'améliorer la qualité de l'air respiré dans les zones urbaines. À terme, les collectivités locales, dont le niveau de pollution ne s'améliorerait pas, risquent des amendes communautaires et nationales. C'est ainsi que dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, un décret rend obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) dans les territoires les plus pollués. Onze collectivités ont déjà annoncé qu'elles allaient installer une ou des ZFE : Paris, la métropole du Grand Paris, la métropole de Lyon, Grenoble, Strasbourg, Rouen, Nice, Toulon, Montpellier, Toulouse, la métropole d'Aix-Marseille. Les véhicules considérés comme les plus polluants, c'est-à-dire ceux qui émettent le plus de particules fines et d'oxydes d'azote, sont dans le collimateur. C'est la vignette Crit'Air qui va permettre de savoir si le véhicule peut circuler ou non au sein de la zone délimitée. Le conseil de la métropole du Grand-Paris a ainsi exclu depuis juillet 2019 à certaines plages horaires la circulation à l'intérieur du périmètre de l'autoroute A86, soit 79 communes, les véhicules Crit'Air 5 et non classés. Le 1er décembre 2020, le conseil du Grand-Paris a voté l'extension de la mesure aux véhicules portant la vignette Crit'Air 4, à compter du 1er juin 2021. Dans ce contexte, la FFVE milite pour l'instauration d'une vignette «Collection».



Automobile/Pratique Pollution, environnement : les véhicules de collection pourront-ils encore rouler ?



La place de l'automobile alimentent les débats sur l'écologie et la qualité de l'air dans nos villes. La multiplication des **ZFE (Zones à faibles émissions)** laisse craindre l'exclusion des véhicules de collection de certaines villes. Peut-on encore rouler en voiture de collection? Les voitures anciennes pourront-elles bénéficier de dérogations? Nous avons posé la question à Jean-Louis Blanc, président de la **FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque)**.

Par Nicolas Laperruque - 06:04 - Temps de lecture :



Jean Louis Blanc milite auprès des agglomérations pour des dérogations.

“Les **Zones à faible émission** mobilité” vous ne connaissez pas ? Elles ont été créés par la loi d'orientation sur les mobilités pour limiter les émissions du trafic routier.

Un décret du 17 septembre 2020 vient préciser les modalités d'application de la loi. Il rend obligatoire la mise en place dans le courant de 2021 de ces **zones à faible émission** mobilité dans les territoires les plus pollués” précise Jean-Louis Blanc,

président de la **FFVE**.

Qui est concerné?

“A ce jour, ce sont onze collectivités qui sont soumises à cette obligation : Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie. Mais les autres métropoles peuvent décider d'instaurer une **ZFE** au sein de leur territoire”.

Comment cela fonctionne?

Dans ces zones, la classification et les autorisations ou non de se déplacer reposent sur le système des vignettes Crit'Air : six catégories sont ainsi créés, des véhicules peu polluants aux non classés.

C'est à dire à une extrémité, les véhicules électriques qui seront classés en Crit'air 1, aux véhicules plus anciens qui seront classés Crit'Air 5 ou même "Non classés".



véhicules de collection sont en général très bien entretenus par leurs propriétaires passionnés.

Quel impact sur les véhicules d'époque?

Selon la **FFVE**, "Sous l'ancienne réglementation, la **FFVE** avait obtenu une dérogation à ces interdictions de circulation pour les véhicules immatriculés en collection, dès 2016 à Paris et en 2019 pour Grenoble. Pour permettre aux véhicules de collection de pouvoir continuer à rouler, et en

prévision de l'entrée en vigueur des nouvelles règles, nous avons pris contact avec les agglomérations concernées".

Quels sont les arguments en faveur d'une dérogation pour les véhicules d'époque?

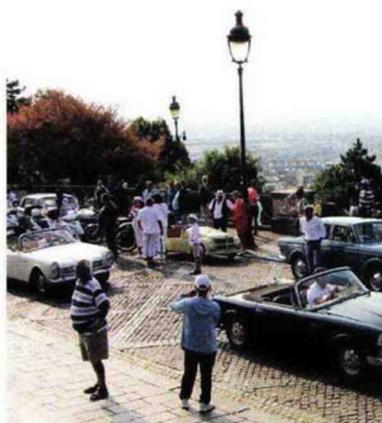
"Nous représentons moins de 1% du parc roulant et nous roulons 15 fois moins que la moyenne. Les véhicules d'époque sont en grande majorité à essence. La proportion de nos véhicules particuliers diesel est inférieure à 5%.

Ces véhicules de collection sont en général très bien entretenus par leurs propriétaires passionnés. Bien réglés, leur impact en terme de particules fines et d'oxydes d'azote n'est même pas mesurable.

J'ajouterais que ces véhicules font partie intégrante du patrimoine industriel national. Ils n'ont de sens que si ils roulent." ajoute Monsieur Blanc.



- 08:15:15 Comment les restrictions de circulation, prévues en 2021, vont-elles impacter les voitures anciennes ?
- 08:15:25 Interview en direct de Jean-Louis Blanc, président de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d' Époque). Chroniqueur : Jean-Luc Moreau pour débattre de la mise en place des Zones à Faibles Emissions touchant dès l'an prochain la métropole du Grand Paris, Lyon, Grenoble Alpes, la métropole Provence Nice Cote d'Azur, la métropole de Toulon et la Métropole de rouen Normandie, l'Eurométropole de Strasbourg ... Une application qui est fort tardive alors qu'elle avait été décidée en 2008.
- 08:17:19 L'invité se penche sur la circulation sur Paris.
- 08:20:07



FFVE et restrictions de circulation

Suite à un décret publié dans le Journal officiel le 17 septembre, les restrictions de circulation vont se multiplier et se durcir. Ainsi, À partir de juin 2021, les véhicules de collection pourraient ne plus avoir le droit de rouler dans les ZFE (Zone à Faibles Émissions), comme Paris, Lyon, Nice, Toulouse, La Rochelle, etc. Jean-Louis Blanc, président de la Fédération Française des Véhicules d'Époque, va demander à l'État de mettre en plus un signe de reconnaissance (plaque minéralogique ou vignette) afin que nos chères autos anciennes puissent disposer d'une dérogation à la fois systématique et permanente. Une initiative qui est loin d'être une gageure, puisqu'en place en Allemagne depuis 2007. Affaire à suivre de près... N'hésitez pas à en parler autour de vous ainsi que sur les réseaux sociaux car, comme l'affirme Jean-Louis Blanc, l'union fait la force !

LISLE-SUR-TARN

Les véhicules de collection pourront-ils rouler librement ?

J.- J. Lherm

C'est la question que tous les collectionneurs se posent, particulièrement au CAR Occitan qui, bien qu'ayant son siège social à Lisle-sur-Tarn compte plusieurs de ses membres sur la métropole Toulousaine.

« Nous sommes attentifs aux démarches de la FFVE (fédération française des véhicules d'époque) à laquelle nous sommes affiliés, dont l'enjeu majeur est d'assurer l'avenir de nos véhicules de collection dans la jungle des menaces réglementaires », dit-on dans les rangs du club Lislois. A l'instar de tous les clubs affiliés, le CAR Occitan se réjouit de l'implication du président de la FFVE, Jean-Louis Blanc. Depuis la loi d'orientation des mobilités (décembre 2019), la FFVE travaille pour obtenir une dérogation aux restrictions de circulation prévues dans les futures ZFE (zones à faibles émissions) dont 11 métropoles (dont Toulouse et Montpellier en Occitanie) sont tenues de délimiter un territoire courant 2021. Même s'ils représentent selon la FFVE moins de 0,5 % du parc et roulent 15 fois moins que la moyenne, les véhicules de collection n'étant pas éligibles aux vignettes CritAir risquent donc, sauf dérogation spécifique, de s'y voir interdire de circulation et même le stationnement! « Leur interdiction n'aurait de ce fait aucun effet

mesurable sur l'amélioration de la qualité de l'air et porterait une atteinte grave au patrimoine industriel inestimable qu'ils représentent », rappelle Jean-Louis Blanc, rejoint par les 79 communes de la métropole du Grand Paris qui va proposer l'exonération des restrictions de circulation aux véhicules de collection dans sa ZFE. « C'est un premier grand pas dans une zone plus que symbolique », insiste le président de la FFVE en espérant le même résultat dans les dix autres métropoles... Même si toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants seraient concernées dans un deuxième temps. Au CAR Occitan, on attend avec impatience d'organiser des sorties en voitures anciennes, y compris dans les grandes villes.



En visite ou de simple passage, les voitures anciennes pourront-elles continuer à traverser la ville rose? [DR]



Voitures de collection interdites en ville, verbalisation des Crit'Air...

Pas de panique !

La perspective bien réelle de nouvelles restrictions de circulation fait trembler les propriétaires d'anciennes. Leur crainte ? Être bannis des villes et traqués par des radars "anti-vieilles". Relativisons pour l'instant.

Comme d'hab', il aura suffi d'une déclaration pour créer l'affolement: le 25 septembre, la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, déclarait sur BFM que "la voiture qui ne doit pas entrer [dans la ville] sera flashée, un peu comme avec un radar de contrôle de vitesse, et elle recevra une amende". Brrrr... Ajoutez à cela la parution, une semaine plus tôt, d'un décret portant à onze le nombre de métropoles contraintes d'instaurer une zone à faibles émissions (ZFE) au plus tard le 1^{er} janvier 2021, et la coupe est pleine: les propriétaires de voitures anciennes – de collection ou pas – se voient déjà boutés hors des limites de Paris et du Grand Paris, mais aussi des métropoles de Lyon, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg et Rouen. Et gare à ceux qui tenteraient de resquiller: ils seront accueillis par un radar!

Dérogation sur la sellette ?

Pour les anciennes, deux cas de figure se profilent: si elles ne sont pas immatriculées en collection mais avec une carte grise normale, elles seront de facto soumises à des restrictions de circulation, plus ou moins sévères d'une ville à l'autre. Ainsi, à Paris, les essence d'avant 1997 et diesels d'avant 2001 sont d'ores et déjà exclus en semaine. En revanche, les véhicules de plus de 30 ans dotés d'une carte grise de collection bénéficient



d'un laissez-passer dans la capitale, au sein du Grand Paris et à Grenoble. Or, il se murmure que cette dérogation pourrait "sauter" à compter de l'an prochain ! Pourtant, selon Jean-Louis Blanc, président de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), "les voitures de collection représentent moins de 1 % du parc roulant, elles circulent quinze fois moins que la moyenne et la part des diesels est inférieure à 5 % : il n'y a donc aucune raison qu'elles soient exclues des villes". Bref, la FFVE se veut rassurante, d'autant que les métropoles qu'elle a d'ores et déjà approchées se seraient toutes montrées réceptives.

Radariser les Crit'Air: coton !

L'autre crainte des propriétaires de véhicules bannis, c'est d'être traqués, d'ici peu, par des radars automatiques. Là encore, rien n'est fait: des tests vont bien être menés, notamment à Paris, ou il se murmure que les portiques écotaxe du périphérique seraient réquisitionnés. Mais la tâche s'annonce ardue. Déjà, la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, qui autorise un tel

Les 300 000 voitures de collection en circulation devraient passer entre les mailles des restrictions.



C. CHELEF

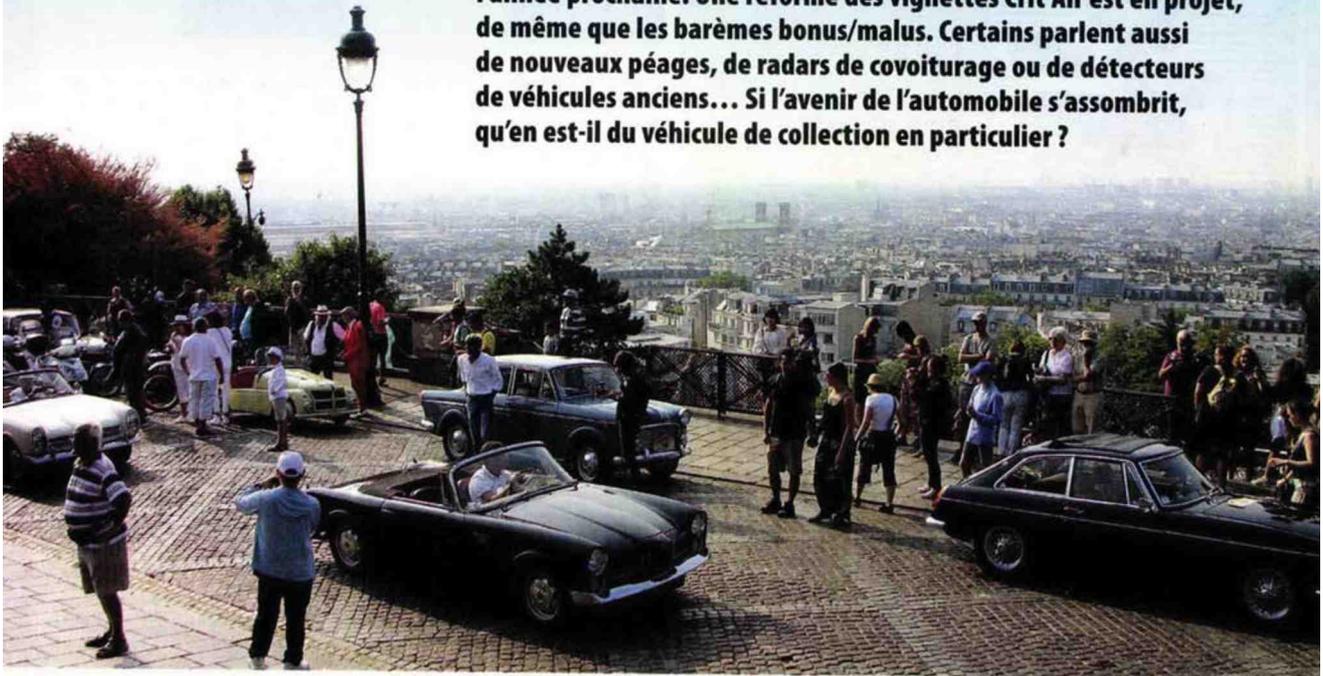
contrôle automatisé, en limite aussi la portée. Celui-ci ne peut en effet pas surveiller *“plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone”*. Comment respecter une telle contrainte? Mystère. Autre problème, bien plus épineux: pour que le système soit juste, il doit prendre en compte toutes les dérogations. Et elles sont nombreuses: voitures de collection (comme on l’a vu), mais aussi véhicules d’intervention, d’intérêt général, de déménagement, frigorifiques, de livraison et, surtout, portant une carte de stationnement pour personnes handicapées. Comment éviter de les sanctionner à tort? Quel fichier autre que ceux des cartes grises et des vignettes Crit’Air va-t-il falloir interroger? Re-mystère. Enfin, dernier point: le code de la route devra être adapté pour pouvoir, à l’avenir, verbaliser sans interpellation les titulaires de la carte grise du véhicule resquilleur (principe du propriétaire-payeur). Bref, vu les écueils, les “radars de ZFE” ne sont pas pour demain. Mais leur menace pèse déjà sur la ville.

F. Tarrain

PLEINS PHARES RESTRICTIONS DE CIRCULATION | Corr. Thierry COHET

Menaces sur la collection

De nouvelles zones de circulation restreintes vont voir le jour l'année prochaine. Une réforme des vignettes Crit'Air est en projet, de même que les barèmes bonus/malus. Certains parlent aussi de nouveaux péages, de radars de covoiturage ou de détecteurs de véhicules anciens... Si l'avenir de l'automobile s'assombrit, qu'en est-il du véhicule de collection en particulier ?



LE POINT DE VUE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE



Jean-Louis Blanc,
président

LVA : Comment réagissez-vous face aux restrictions de circulation qui s'annoncent ?

Jean-Louis Blanc : Les ZFE (Zones à faibles émissions, NDLR) sont issues d'une nouvelle réglementation imposée par les normes

européennes. Il s'agit de la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités, NDLR), en remplacement des actuelles ZCR (Zones à circulation restreinte, NDLR), qui sont au nombre de quatre : Paris, Grand Paris, Grenoble et Lyon pour les camions. Dans ces villes, nous avons obtenu une dérogation pour tous les véhicules en carte grise de collection.

LVA : À ce propos, quelle est la date d'expiration de cette dérogation ?

J.-L. B. : Le Grand Paris prolonge jusqu'au mois de juin 2021, le temps d'organiser sa zone, vraisemblablement Paris va faire la même chose.

LVA : Combien de villes exactement envisagent ces nouvelles ZFE ?

J.-L. B. : Il faut tout d'abord comprendre la nouvelle réglementation n'est plus nationale mais locale. Et que certaines agglomérations sont obligées d'instaurer une ZFE du fait de leurs niveaux de pollution, alors que d'autres vont le faire de façon volontaire. Au total, elles sont 23. Tout ceci provient du décret du 17 septembre 2020, c'est donc tout récent, mais sachez que nous travaillons sur le sujet depuis un an ; en fait depuis les travaux préparatoires de la Loi d'orientation des mobilités.

LVA : Êtes-vous déjà en contact avec ces agglomérations ?

J.-L. B. : Oui. Nous avons déjà travaillé sur chacune d'elles et préparé nos arguments pour obtenir des dérogations. On a écrit aux représentants de ces 23 villes, on a déjà une quinzaine de réponses et on planifie des rendez-vous avec toutes ces villes, cela a déjà commencé.

LVA : Comment êtes-vous accueillis ?

J.-L. B. : Tous les gens que je rencontre ont un débat très ouvert et plutôt positif, mais comprenez bien qu'il s'agira au final d'une délibération de l'agglomération. Le projet des ZFE doit être soumis à la délibération, qui n'interviendra pas tout de suite. C'est donc un sujet qui va durer sur deux ou trois ans !

LVA : Pourquoi si longtemps ?

J.-L. B. : Parce qu'il y a les villes qui sont contraintes

d'appliquer la règle avant le 31 décembre 2021, et les autres, n'étant pas soumises à cette obligation, vont sans doute débattre plus longtemps. Je dois dire que la FFVE s'occupe de ce sujet quotidiennement, notamment la cellule ZFE que nous avons créée au moment de la loi LOM, en décembre 2019. C'est notre rôle de défendre la liberté de circulation des voitures anciennes, et nous sommes actuellement dans toutes les régions en liaison avec les maires.

LVA : Quels arguments pouvez-vous leur opposer ?

J.-L. B. : Le premier des arguments est que nous représentons moins de 1 % du parc automobile, nous roulons très peu, moins de 1 000 km/an. L'effet qu'aurait l'interdiction de faire rouler nos anciennes ne serait même pas mesurable. Le second point est que nous représentons un patrimoine industriel inestimable. La voiture a façonné la vie de la France depuis 130 ans, les déplacements mécaniques sont au cœur de toute l'organisation sociale ; il nous faut respecter ce passé, le cultiver et même le célébrer !

LVA : L'automobile de collection est aussi très appréciée par le public...

J.-L. B. : Absolument, cet argument affectif est très important. Quand vous roulez en voiture ancienne, vous n'avez que des sourires et des saluts ! Et cet ancrage dans la culture française, nous avons décidé de le cultiver et de le travailler de façon méthodique, au travers de trois



C'est une fin d'année 2020 décidément bien mouvementée, pour l'automobile aussi ! Le décret n°2020-1138 du 16 septembre dernier 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" a été publié au Journal officiel du 17 septembre 2020. En clair, les restrictions de circulation vont se multiplier sur le territoire, et se durcir.

Le ministère de la Transition Écologique a indiqué que de nouvelles zones à faibles émissions (ZFE) seront mises en place dans les métropoles de : Aix-Marseille-Provence, Montpellier-Méditerranée, Nice-Côte-d'Azur, Rouen-Normandie, Strasbourg, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse.

En 2018 déjà, 15 collectivités s'étaient engagées à mettre en place une ZFE, impactant la vie et les déplacements d'environ 23 millions d'habitants. L'année prochaine, elles seront 23 au total !

Crit'Air et critères

Rappel : une Zone à faibles émissions (ZFE) vise à limiter l'accès aux véhicules les plus polluants au sein des agglomérations par la mise en place du système de certificat qualité de l'air Crit'Air. Tous les véhicules à moteur, hormis les engins de chantier et les engins agricoles, sont soumis au dispositif, à l'exception des véhicules et utilitaires légers mis en circulation avant 1997, des poids lourds mis en circulation avant octobre 2001 et des 2-roues mis en circulation avant 2000. La vignette est obligatoire pour la circulation et le stationnement dans une ZFE et lors des épisodes de forte pollution avec mise en place d'une circulation alternée.

Dorénavant, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) autorise la création, dans des agglomérations disposant d'un plan de protection de l'atmosphère, de zones à faibles émissions mobilité. De plus, avant le 31 décembre 2020, la loi impose la création de ZFE lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. Avant le 1^{er} janvier 2021, et dans un délai de deux ans, il est imposé de créer des ZFE lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements de seuil. ■

PARIS

- Aujourd'hui : interdit aux vignettes Crit'Air 4, 5 et non classées, en semaine de 8 h à 20 h, avec dérogation pour les véhicules en carte grise de collection.
 - Juin 2021 : fin possible de la dérogation pour les véhicules en carte grise de collection
 - 2022 : la vignette Crit'Air 3 sera interdite (essence de 1997 à 2005 et diesel de 2006 à 2010)
 - 2024 : interdiction du diesel
 - 2030 : interdiction de tout moteur thermique
- Plus d'informations sur www.certificat-air.gouv.fr



LES PRINCIPALES VILLES QUI VONT ADOPTER DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Grand Paris, Paris, Lyon métropole, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Strasbourg, Rouen, Lille, Arras, Nancy, Valence, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Montpellier, La Rochelle...



- Représente 12 % des émissions des gaz à effet de serre mondiales
- L'objectif est de réduire de 40 % nos émissions d'ici à 2030, et d'atteindre la neutralité carbone (équilibre entre émissions et absorption de carbone de l'atmosphère par les puits de carbone) à horizon 2050
- Il existe aujourd'hui 231 ZFE (ou LEZ, Low Emission Zone) dans 13 pays européens

PRINCIPALES RESTRICTIONS DE CIRCULATION (HORS PICS DE POLLUTION)

- Allemagne** : plus de 50 zones, mais dérogation nationale pour tous les véhicules historiques
- Belgique** : zones instaurées à Anvers, Gand, Bruxelles (et diesel interdit en 2025)
- Italie** : zones à Bologne, Florence, Gènes, Milan, Naples, Pise, Vérone et Rome (et diesel interdit en 2025)
- Capitales diverses** : Lisbonne, Londres, Amsterdam, Stockholm, Copenhague et Oslo (et diesel interdit, comme bientôt à Athènes)

actions : on va célébrer les lieux de l'histoire automobile ; sachez que nous en avons 250 en portefeuille ! On va aller y poser une plaque commémorative avec les élus, les maires, les clubs, les collectionneurs locaux, etc. Pour l'instant, les quatre poses de plaque ont été un succès. Toujours dans le but de cultiver cette sympathie que nous avons auprès du grand public, on va également relancer les concours d'élégance. Lors d'un concours réussi, vous avez facilement entre 500 et 1 000 spectateurs. C'est un excellent moyen de contact et de partage, car les collectionneurs qui présentent leurs autos échangent alors avec le public. Nous avons d'ailleurs créé une charte des concours, 20 concours

« L'union fait la force »

étaient prévus cette année, hélas les mesures sanitaires ont tout chamboulé. Je pense que nous en aurons davantage l'année prochaine. Notez que ces concours se feront dans les centres-villes. Enfin troisième point, nous avons signé un accord sur trois ans avec le ministère de la Culture pour être partenaire des Journées européennes du patrimoine. Nous devions faire cette année une cinquantaine de lieux mais là encore, compte tenu de la conjoncture, seuls treize ont pu se tenir. Mais le succès de ces actions nouvelles sur le patrimoine est très encourageant.

LVA : Revenons-en aux possibilités de dérogation, êtes-vous confiant ?

J.-L. B. : Je suis raisonnablement confiant. Je redis que la difficulté immédiate, c'est qu'il va s'agir de vingt-trois décisions distinctes. C'est pourquoi nous allons donc demander à l'État de mettre en place un signe de reconnaissance, plaque d'immatriculation ou vignette, qui permettrait d'avoir une dérogation systématique et permanente. Cela existe en Allemagne depuis 2007 et ça se passe très bien. Nous souhaitons vraiment obtenir ce "signe distinctif", sinon cela risque de devenir ingérable avec des dérogations variables en fonction des villes traversées. Nous sommes tous très motivés sur le sujet, confiants, même si on ne peut pas encore dévoiler tous les entretiens que nous avons tant que ça n'a pas été délibéré par les différentes instances.

LVA : Et la pression des écologistes n'a jamais été aussi forte...

J.-L. B. : Vous avez raison, et c'est pourquoi il nous faut expliquer que la passion pour les véhicules d'époque n'est pas contraire au comportement écologique. Le premier de nos arguments est que l'entretien et la conservation d'un objet sont une démarche respectueuse de l'environnement. On a pris deux initiatives en ce sens : on va lancer des partenariats avec des réseaux de garages en France pour organiser un contrôle rapide, simple et peu coûteux des gaz d'échappement, pour inciter les collectionneurs à régler leur carburateur. Deuxièmement, toujours dans cette idée de faire durer un objet, j'ai lancé un partenariat avec le CNPA (Centre national des professions automobiles, NDLR) pour créer des certificats de qualification professionnelle

en carrosserie et mécanique ancienne, puisque beaucoup de collectionneurs ont du mal à trouver des spécialistes. La Covid-19 a fait que nous n'avons aujourd'hui que quatre centres ouverts, mais ils seront une douzaine l'année prochaine. Il faut arrêter cet amalgame voiture de collection/pollution. Le collectionneur est un citoyen comme un autre, attaché au respect de l'environnement. Enfin, et même si on ne fait pas trop de publicité sur le sujet, je rappelle que pour chaque attestation délivrée par la FFVE, on plante un arbre. Cette année, c'est déjà 30 hectares ! Du fait de la Covid, les plantations ne débutent réellement que depuis peu, mais on va toutes les faire avec les villes concernées et on posera une plaque verte, comme une plaque de lieux d'histoire.

LVA : Il y a aussi la pression des réseaux sociaux qui montent au créneau pour s'opposer aux restrictions de circulation...

J.-L. B. : Ces actions médiatiques des réseaux sociaux, il nous faut les prendre en compte. Et mon leitmotiv c'est, tous unis. L'union fait la force. La maison commune, c'est la FFVE, et nous sommes très accueillants envers tous. On les écoute, on leur parle.

LVA : Cette ancienne idée de faire reconnaître la carrosserie française au patrimoine ne jouerait-elle pas en faveur de l'automobile de collection ?

J.-L. B. : Bien sûr. Et là encore, sachez que nous avons relancé le processus depuis un an, et vous verrez le résultat de nos travaux à la fin de l'année ; je pense qu'on va y arriver.

ZFE.

Les véhicules de collection rongent leur frein

Avec la perspective des restrictions de circulation qui s'appliqueraient à certains véhicules de particuliers dans la ZFE, il est une catégorie d'automobilistes qui s'irrite : le possesseur de véhicule de collection. « *Nous souhaitons ardemment que ces véhicules de plus de 30 ans puissent bénéficier d'une dérogation, car ils roulent très peu et sont très bien entretenus. Ce ne sont pas eux qui dégagent de la fumée noire en démarrant, ce sont les diesels !* », s'agace le patron de GT Spirit, Nicolas Debrosse, installé près de Montluel. De fait, la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque) a rencontré les 11 métropoles qui seront bientôt toutes pourvues d'une ZFE. « *Ces véhicules sont très peu nombreux*, avec seulement 5 % de diesels, et roulent en moyenne 1000 km pr an. Les interdire n'aurait aucune conséquence sur la qualité de l'air* », commente Jean-Louis Blanc, président de la FFVE, confiant sur la perspective d'une dérogation nationale, ou d'une adaptation législative (dérogation + vignette). Le vice-président métropolitain aux Déplacements J.-C. Kohlhaas se montre « *assez ouvert, pourvu que ce soit bien des véhicules de collection évidemment, et pas simplement des tacots anciens* ». Reste ce que les spécialistes appellent les *Youngtimers*, des véhicules pas assez anciens



pour posséder une carte grise collection, mais âgés de 20 à 29 ans et donc immobilisés, hors échelle Crit'Air. Pour l'heure, pas de plan à l'horizon. Une ambiance anti-bagnole qui déplaît souverainement aux collectionneurs, explique Nicolas Debrosse, qui rappelle qu'il s'agit là d'un public à fort pouvoir d'achat. Grands axes bloqués, routes de campagnes engorgées par ceux qui cherchent un détour... « *Ça inquiète mes clients, il y a un ras-le-bol. Il va arriver ce qui se passe à Grenoble : les gens vont quitter la métropole. Or ce public est constitué de sacrés contribuables !* », pronostique le collectionneur. Menaces de pertes de revenu fiscal et d'exode des porte-monnaie : la ZFE provoque toujours des réactions épidermiques. **D.G.**

Les collectionneurs espèrent une dérogation pour pouvoir continuer à rouler en ZFE.

* 1632 sur les 831488 véhicules de la métropole, soit 0,2 %, contre 30594 de plus de 23 ans

En bref

Vélo. Le boom des compteurs

En 2020, les 68 compteurs de passages vélo du Grand Lyon ont franchi la barre des 30 millions. Un boom qui, sans surprise, voit arriver aux trois premières places les compteurs disposés en enfilade : quai Augagneur (1,5 million), pont Lafayette, pont Morand. Le 4^e n'est pas loin, c'est le cours Gambetta. En queue de classement, on trouve les compteurs de Bron-Lionel Terray, et Marcy-l'Étoile au parc de Lacroix-Laval.

Circulation. Bientôt un plan piéton

La Métropole prépare un plan piéton, partant du constat que 18 % des trottoirs ne sont pas réglementaires, voire complètement absents du territoire, rappelle le vice-président aux Voiries et mobilités actives Fabien Bagnon. La largeur minimale est d'1,40 m, et la Métropole tente de réaliser des aménagements de 2 m « *partout où c'est possible* ». Mesures prévues dans ce plan : résorption de points noirs, sécurisation des passages piétons...



Un nouvel accident fatal à un cycliste a eu lieu le 8 janvier sur le boulevard urbain est (BUE) à Vaulx-en-Velin, rappelant l'accident qui avait déjà coûté la vie il y a deux ans

à deux jeunes Vaudaises. La Métropole a donc décidé de passer le BUE à 2x1 voie dans les deux sens de circulation, d'installer 770 glissières de sécurité, de rajouter des panneaux 50 km/h et 2 radars pédagogiques sur un tronçon de 2x2,4 km. Des études sont en cours pour imaginer des solutions pérennes.



« **Petits rouleurs, abstenez-vous de l'électrique quelle que soit la gamme. Le différentiel de prix d'achat pour une qualité équivalente reste insurmontable pour rendre les voitures électriques vraiment compétitives. À l'inverse, pour les gros rouleurs, il est temps de réfléchir...** Au-delà de 100 000 km, l'électrique devient intéressant. » Bref enseignement tiré de l'étude de novembre du LAET (labo lyonnais) sur l'intérêt des véhicules électriques, réalisée par Florent Laroche. **tmt.hypotheses.org**

DÉCOUVERTE

**Fédération française
des véhicules d'époque**

ACTEURS DU PATRIMOINE

Méconnue du grand public, la FFVE est pourtant une organisation indispensable à la pratique de la voiture ancienne autant qu'à la préservation de notre patrimoine automobile. Explications avec Jean-Louis Blanc, son président.

Voilà deux ans que Jean-Louis Blanc a pris la présidence bénévole de la FFVE. Cet ingénieur agronome, également diplômé de l'ENA, a passé quatre décennies dans les ministères ou en région puis chez GDF-Suez, à s'occuper des territoires. Mais c'est aussi un passionné d'anciennes – en particulier de Facel Vega –, qui n'hésite pas à s'engager en compétition historique quand il le peut. En cette période où certains font de l'autophobie un programme électoral, cet Antibois né en 1949 et rompu aux arcanes du pouvoir est un porte-parole précieux pour la cause automobile, qui n'oublie pas de rappeler que *"ceci fait cinquante-trois ans que cette confiance des pouvoirs publics en la FFVE dure, et ce n'est pas à moi que cela revient"*.

Pouvez-vous nous rappeler la mission de la FFVE ?

C'est la maison commune de tous les collectionneurs de véhicules anciens, qu'il s'agisse d'automobiles, de motos, de bus, d'engins utilitaires ou même militaires. Vous ne pouvez pas y adhérer en tant qu'individu, mais notre fédération rassemble plus de 1 200 associations regroupant près de 250 000 collectionneurs et quelque 500 professionnels. Le rôle de la FFVE est de faciliter l'exercice de notre passion en lien avec nos trois ministères de tutelle, l'Intérieur, les

Transports et la Culture. Car il s'agit aussi de favoriser le partage, de rappeler cette histoire de notre pays. La France a été et demeure une nation majeure de l'automobile. Il est très important de l'expliquer et de le faire vivre. Même si, paradoxalement, il faut insérer la pratique du véhicule ancien dans des règles d'aujourd'hui.

Et votre plus grand combat du moment, ce sont les zones à faibles émissions ?

Nous ne nous opposons absolument pas à ces dispositions, qui visent à améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations. Ce que nous demandons, c'est que les véhicules anciens continuent à bénéficier d'une dérogation. Ils représentent moins de 1 % du parc automobile et roulent en moyenne 1 000 km/an, leurs émissions sont immesurables. Or, comme nos voitures sont par définition trop anciennes pour disposer de vignette Critair, elles pourraient ne plus accéder à ces zones. Une interdiction complète serait disproportionnée et sans bénéfice réel pour la qualité de l'air. Nous faisons donc le tour des vingt-trois métropoles concernées pour maintenir les dérogations actuelles et proposer un signe distinctif afin de reconnaître ces anciennes.

L'exemple allemand pourrait-il être suivi ?

En effet, le principe des ZFE a commencé outre-Rhin bien avant chez nous. Il y en





« **UNE INTERDICTION
DES ANCIENNES
EN VILLE SERAIT
DISPROPORTIONNÉE
ET SANS BÉNÉFICE
RÉEL POUR LA QUALITÉ
DE L'AIR** »



DÉCOUVERTE



« N'OUBLIONS PAS QUE LE VÉHICULE D'ÉPOQUE, EN FRANCE, C'EST 20 000 EMPLOIS ET 4 MILLIARDS D'EUROS DE CHIFFRE D'AFFAIRES »

a une cinquantaine aujourd'hui, ce qui n'empêche pas les anciennes d'y être autorisées et reconnaissables à leur plaque en H [NDLR : H-Kennzeichen].

Le diesel va-t-il aussi poser question ?

C'est déjà d'actualité pour les gros véhicules, en particulier les matériels militaires, et il va en arriver de plus en plus, via des coupés ou des cabriolets populaires des années 1980-90. On ne fera pas d'ostacisme, mais c'est une vraie question.

Justement, comment voyez-vous le phénomène youngtimers ?

J'apprécie beaucoup cet engouement. C'est exactement la même démarche de préservation du patrimoine et de partage que celle qui anime nos associations, et ce sont les anciennes qu'on collectionnera demain.

Même si la situation sanitaire complique aussi la vie associative, quels objectifs maintenez-vous ?

Les événements annulés ou les musées qui restent fermés entraînent des pertes



financières qui ne sont pas rattrapables, mais nos groupes de travail font intervenir des membres de la FFVE ainsi que des experts extérieurs sur des sujets que notre conseil d'administration a décidé de suivre en priorité. Ainsi, nous avons six programmes en cours depuis deux ans, qui vont aussi bien du recensement des lieux historiques de l'automobile aux journées du patrimoine et concours d'élégance ou la transmission des savoirs...

La formation est donc une priorité ?

Oui, car de nombreux savoir-faire sont en train de disparaître et les professionnels

de la restauration d'anciennes ont le plus grand mal à recruter. D'où notre collaboration avec le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) visant à permettre à des étudiants d'accéder à des Certificats de qualification professionnelle en carrosserie-tôlerie et en mécanique. Deux formations diplômantes, pour lesquelles nous voulons allouer une cinquantaine de bourses tous les ans.

Et la FFVE de planter des arbres !

Indirectement, mais effectivement, à chaque attestation de carte grise Collection délivrée, une quote-part est reversée à notre partenaire Fransylva. Ce n'est pas une bonne conscience qu'on s'achète en Amazonie ou ailleurs, ce sont des plantations qui sont réalisées en concours avec nos régions, là où il est urgent de le faire. Ce sont déjà 30 à 40 hectares qui ont ainsi été reboisés.

Vous êtes aussi un partisan du retour des concours d'élégance...

C'est un programme qui me tient particulièrement à cœur mais qui, bien évidemment, a été retardé avec la situation sanitaire. Le concours d'élégance est une occasion rêvée pour le non-collectionneur de découvrir des véhicules anciens. C'est non seulement une grande tradition française mais une véritable opportunité d'échanges car les voitures ou motos sont arrêtées, ce qui facilite grandement les discussions entre spectateurs et propriétaires. Ce sont aussi des spectacles paisibles bien adaptés à des animations en centre-ville. Parmi, les nombreuses candidatures reçues, il y avait des propositions pour ressusciter d'anciens concours d'élégance mais aussi en créer de nouveaux. On a l'espoir d'en relancer une vingtaine.

Dans une interview à notre confrère du Figaro, il y a un an, vous déclariez que "L'Automobile ne peut pas être injuriée en permanence". Quel est votre sentiment aujourd'hui ?

La passion des Français pour l'automobile est profonde et durable, il faut la défendre, ne pas baisser les bras. Il faut aussi attirer la sympathie de ceux qui la méjugent par le partage, l'explication, c'est en partie ce que permet le partenariat de trois ans signé avec Roselyne Bachelot pour les Journées européennes du patrimoine. Mais il y a tout un versant économique à rappeler : le monde du véhicule d'époque en France, c'est 20 000 emplois, 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit deux fois plus que les sports mécaniques. Personne ne peut ignorer ça. // PROPOS RECUEILLIS PAR S. MEUNIER



MISE AU POINT DE LA FFVE (FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE) SUR LES ZFE



Suite a notre récent article sur l'interdiction de circulation des véhicules d'Epoque au 1er janvier 2021, nous avons rencontré à la **FFVE**, son Président Jean-Louis Blanc et son directeur général, Laurent Hériou, pour faire le point sur cet épineux et sensible dossier



Jean-Louis BLANC et Laurent HÉRIOU de la **FFVE**

Jean Louis Blanc nous confie:

*La **FFVE** travaille sur ce sujet et depuis un an. Les **ZFE (Zone à faible émission)** succèdent dans la réglementation Française aux **ZCR (Zone à circulation restreinte)** au nombre de 4 (Paris- Grand Paris – Grenoble et Lyon); dans ces zones la **FFVE** avait obtenu une dérogation pour les véhicules de collection qui grâce à cette intervention n'était pas soumis à*

restriction!

Et il nous précise encore:

Nous avons pour objectif d'obtenir dans toutes les nouvelles zones, les mêmes résultats pour tous les collectionneurs.

*Rappelons que la **FFVE** fédère 1300 clubs – 400 professionnels et 45 musées, représentant 230.000 collectionneurs et 800.000 véhicules, dont 300.000 en certificat immatriculation de collection (CIC).*

Avant de poursuivre et d'indiquer:

La nouvelle loi prévoit que 11 métropoles soit tenues d'adopter des règles de ZFE pour améliorer la qualité de l'air et ce afin de respecter les normes Européennes!



Jean-Louis BLANC, le Président de la FFVE

Chacune des 11 métropoles (*Paris-Grand Paris- Grenoble – Lyon- Aix Marseille – Nice- Toulon – Toulouse- Montpellier – Strasbourg et Rouen*) adoptera ses propres règles dans le courant de l'année 2021. Une vingtaine d'autres métropoles vont ensuite le faire à leur tour.

Et Laurent Hériou, ajoute:

La FFVE a pris contact avec chacune d'entre elles pour leur expliquer qu'une interdiction frappant les véhicules d'époque sur une base scientifique, n'aurait aucun effet mesurable sur la qualité de l'air et serait donc une mesure totalement disproportionnée par rapport au but poursuivi!

Tous les contacts que la FFVE a eu à ce jour, ont été encourageants, néanmoins la plus grande vigilance reste de vigueur!

Parallèlement au niveau de l'état, la FFVE, a proposé que la France adopte un système analogue à celui qui existe actuellement en Allemagne, à savoir une exonération générale dans toutes les ZFE Allemandes pour les véhicules de collection Historique dont la plaque d'immatriculation comporte un préfixe distinctif, une lettre H.

Les négociations sur ce point sont actuellement en cours avec les services de l'état!



Jean-Louis BLANC

Jean-Louis Blanc conclut:

Enfin, une initiative parlementaire récente a conforté sa démarche : le dépôt dans les deux assemblées (sénateurs et députés) de deux propositions de lois prévoyant l'introduction en France d'un dispositif analogue à celui existant en Allemagne. La préservation de la qualité de l'air dans nos métropoles est un souci que partage évidemment tous nos collectionneurs. Nos véhicules n'ont actuellement aucun effet mesurable sur la qualité de l'air, et c'est un sujet suffisamment grave et déterminant pour l'avenir de notre passion commune afin qu'il ne soit pas traité à la légère par des raccourcis dans les réseaux sociaux

La **FFVE**, a rassemblé dans sa démarche, les principales institutions Françaises concernées :

Le CCFA (Comité des Constructeurs Français Automobile), le CNPA (Centre Nationale des Professions de l'Auto), l'ACF (Automobile Club de France), l'ACM (Automobile Club de Monaco) commission historique, la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), la FFSA et la commission historique de la FIA, qui à l'unanimité qui l'ont mandaté pour défendre la position des collectionneurs auprès des pouvoirs de l'état et des collectivités territoriales.

Propos recueillis par Gilles GAIGNAULT

Photos :Gilles VITRY



Interview de Jean-Louis BLANC avec Gilles GAIGNAULT

LE POINT SUR LES ZONES À FAIBLE ÉMISSION MOBILITÉ

Chers amis collectionneurs, Les « **Zones à faible émission** mobilité » ont été créées par la loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 pour limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote issues du trafic routier. Ces dispositions se substituent aux anciennes «

Zones à circulation restreinte ».

Un décret devait préciser les modalités d'application de la loi. Ce décret est paru le 17 septembre. Il rend obligatoire la mise en place dans le courant de 2021 de **Zones à faibles émissions** mobilité dans les territoires les plus pollués.

Onze collectivités sont à ce jour soumises à cette obligation : Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole,

Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie.

Les autres métropoles peuvent décider d'instaurer une ZFE sur leur territoire. Il revient à chaque collectivité de déterminer les règles applicables sur son territoire, en utilisant notamment les vignettes Crit'Air. Sous l'ancienne réglementation, la FFVE avait obtenu une dérogation à ces interdictions de circulation pour les véhicules en certificat d'immatriculation de collection (CIC) auprès des trois ZCR existantes, dès 2016 à Paris, et en 2019 pour la Métropole du Grand Paris et Grenoble.

En prévision de l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles, nous avons pris contact il y a plusieurs semaines avec toutes les agglomérations concernées par les ZFE pour faire entendre notre position : nous représentons moins de 1% du parc roulant, nous roulons 15 fois moins que la moyenne, la proportion de nos véhicules particuliers diesel est inférieure à 5%, nos véhicules sont en règle générale très bien entretenus par leurs propriétaires, si bien que leur impact en termes de particules fines et d'oxydes d'azote n'est pas même mesurable

Nos véhicules font partie intégrante du patrimoine industriel national, et n'ont de sens que s'ils roulent. Ils sont les acteurs de milliers de manifestations sur tout le territoire, animant très souvent les centre villes. La filière dans son ensemble représente 20 000 emplois.

Tels sont les arguments que je demande à chacun de vous, clubs, entreprises, collectionneurs, amateurs de véhicules d'époque, de porter dans les semaines qui viennent aux décideurs politiques que vous rencontrerez afin de soutenir notre action. Tout en partageant évidemment le souhait de nos concitoyens pour la qualité de l'air, nous demandons que nos véhicules soient exonérés des restrictions de circulation nouvelles, car leur interdiction n'amènerait aucune amélioration significative et conduirait à terme à la condamnation de la filière et par voie de conséquence de ce patrimoine.

A ce stade, nous privilégions comme toujours la concertation avec les pouvoirs publics, en nous appuyant sur des données factuelles, pour faire valoir nos positions en dehors de tout débordement. Amitiés à toutes et à tous. Jean-Louis Blanc Président de la FFVE.

Jean-Louis BLANC

Président de la FFVE



Les véhicules historiques à l'épreuve des ZFE-m

Dossier réalisé par *Christophe Jaussaud*

Alors que les restrictions de circulation se durcissent dans les métropoles françaises avec l'arrivée programmée de nouvelles zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), les véhicules historiques sont face à une nouvelle difficulté. La FFVE et le CNPA sont à la manœuvre pour défendre ce patrimoine national roulant.

Les véhicules historiques vont-ils résister aux nouvelles zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)? C'était le cas avec les zones à circulation restreinte

(ZCR), où la FFVE avait obtenu des dérogations pour les véhicules anciens. Le travail de négociation de la fédération, mais aussi du CNPA, a recommencé ces derniers mois. En effet, le 17 septembre 2020, le décret d'application mettant en place les ZFE-m, prévues dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, est enfin paru. Pour l'heure, 11 collectivités sont concernées par ces ZFE-m: la métropole du Grand Paris, la ville de Paris, la métropole de Lyon, celles de Grenoble-Alpes-Métropole et d'Aix-Marseille-Provence, les métropoles Nice-Côte d'Azur et Toulon-Provence-Méditerranée, celles de Toulouse Métropole et de Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et, enfin, la métropole Rouen-Normandie. Mais la liste devrait encore s'allonger dans les années à venir avec 35 ZFE-m supplémentaires à l'horizon 2025.

« NOUS SOMMES BIEN ACCUEILLIS »

Avec les anciennes zones à circulation restreinte, il y en avait seulement trois à Paris, Grand Paris et Grenoble, la FFVE avait obtenu une dérogation pour les véhicules de collection. Avec l'arrivée des nouvelles règles, la fédération a recommencé les négociations avec les métropoles concernées. « *Nous sommes bien accueillis*, souligne **Jean-Louis Blanc**, président de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), sans préjuger des arbitrages qui seront rendus durant l'année 2021, *nous exposons nos arguments. Les voitures de collection représentent à peine 0,5 % du parc français et roulent 15 fois moins que les véhicules traditionnels et la proportion de modèles diesel n'est que de 5 %. Une interdiction de circuler n'aurait aucun effet sur la qualité de l'air, mais ce serait une catastrophe économique pour un secteur en pleine croissance.* » La notion de patrimoine

4

Le nombre de certificats de qualification professionnelle dédiés à la voiture ancienne.

679 000

Le nombre de véhicules de plus de 30 ans recensés en France.

35

Le nombre de ZFE-m supplémentaires à l'horizon 2035 en France.

industriel français est aussi mise en avant auprès des métropoles décisionnaires. **Michel Loreille**, président de la branche des véhicules historiques du CNPA, abonde dans ce sens et il a même quantifié l'impact de ces derniers. Pour lui, les véhicules anciens représentent 0,000595 % des particules émises (PM10) et 0,00234 % des rejets de NO_x. Il faut dire qu'ils roulent moins de 1 000 km par an dans 59,5 % des cas et ils ne sont utilisés, en moyenne, que 35 jours par an.

L'EXEMPLE ALLEMAND... DEPUIS 2008 !

La quête de ces dérogations se fera donc pas à pas, métropole après métropole, mais Jean-Louis Blanc mène aussi une action auprès de l'État, en s'appuyant sur le cas de l'Allemagne. Notre voisin, souvent montré en exemple sur de nombreux sujets, semble, une fois encore, avoir mieux géré la chose que nous. Déjà, les

Les salons Rétromobile et Époq'Auto reportés

Pandémie oblige, les rassemblements dans des lieux clos sont toujours interdits et leur reprise ne semble pas pour tout de suite. Dans ce contexte, le salon lyonnais Époq'Auto, qui devait se tenir les 6, 7 et 8 novembre 2020, a été reporté d'un an. La 42^e édition ouvrira donc ses portes les 5, 6 et 7 novembre 2021. Même chose pour Rétromobile qui devait avoir lieu du 3 au 7 février 2021. La grand-messe de la voiture ancienne a été repoussée de quelques mois. La 46^e édition se déroulera du 2 au 6 juin 2021. « *Nous avons pris cette décision à l'issue d'une réunion avec l'ensemble des responsables de Comexposium, a expliqué Jean-Sébastien Guichaoua, directeur de Rétromobile. C'est la meilleure des solutions. À l'approche de l'événement, l'absence de visibilité quant à l'évolution des règles du confinement et des restrictions concernant l'accueil du public dans un lieu fermé faisait courir un trop grand risque.* » Pour l'heure, cette édition printanière conserve le même programme avec, notamment, de nombreux anniversaires, comme les 60 ans de la Renault 4L et de la Jaguar Type E, ou encore les 70 ans de la Simca Aronde. Quant à la traditionnelle vente aux enchères Artcurial, elle reste prévue pour le 5 février 2021. Baptisée « Parisienne 2021 », elle proposera la fameuse Matra MS 670 victorieuse au Mans en 1972, mais aussi deux collections françaises et notamment des icônes du rallye, les illustres Groupe B, provenant du Manoir de l'Automobile de Lohéac. Une autre vente sera organisée par Artcurial durant le salon, le 4 juin 2021.



du jour, il faut attendre une niche pour que le texte soit discuté dans les hémicycles. Cette piste est prometteuse, mais contrairement à l'Allemagne, modifier la plaque d'immatriculation ne s'avère pas possible en France, donc une vignette pourrait faire office de sésame pour les véhicules de collection dans l'éventualité d'une telle décision. « *On est sur le terrain, poursuit Jean-Louis Blanc, nous sommes naturellement sensibles à l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi à ce patrimoine automobile, son économie, d'autant que, je le répète, l'impact des véhicules de collection en termes de particules et de NO_x ne permettrait pas d'améliorer la situation.* » Ce travail autour du véhicule historique et des ZFE-m a également le mérite de fédérer, puisqu'un groupe de travail, avec notamment le CNPA, la FFVE, la FFSA, la FIA, la FIVA, l'ACF, l'ACM ou **Patrick Peter**, tente d'avoir une approche globale pour essayer de régler les problèmes actuels et futurs. Au-delà même de la représentativité des différents acteurs, le véhicule historique doit aussi trouver une certaine cohérence en faisant cohabiter en son sein des « grands-mères » d'avant-guerre et des youngtimers qui ont à peine plus de 20 ans et soulèvent le plus de questions, voire de problèmes. Au total, cela représente 3,9 millions de voitures. Parmi elles, 679 000 ont plus de 30 ans, mais seulement 30 % ont une carte grise collection. ■■

• • •

59,5 %
des véhicules
historiques
roulent moins
de 1000 km
par an.

zones de restriction de circulation, découlant d'un texte européen, sont en place dans le pays depuis 2008 ! Pour le cas des véhicules historiques, le gouvernement fédéral allemand les a autorisés à rouler par dérogation et a créé un système de plaques d'immatriculation simplifiant l'identification. À la suite du numéro traditionnel, a été ajouté un H pour différencier cette catégorie de voitures. Les *historische fahrzeuge*, véhicules historiques en allemand, ne sont donc plus un problème depuis 12 ans. L'exemple allemand est celui à suivre pour Jean-Louis Blanc : « *Nous travaillons sur cette question et nous essayons d'obtenir une mesure similaire en France.* » D'ailleurs, 60 parlementaires se sont emparés du sujet. « *Une proposition de loi a été déposée à l'Assemblée nationale, soutenue par 60 députés, mais aussi au Sénat avec l'appui de 50 sénateurs* », indique le président de la FFVE. Mais le Parlement ne maîtrisant que peu son ordre

43 % DES ENTREPRISES DU VH ANNONCENT UNE ACTIVITÉ STABLE, VOIRE SUPÉRIEURE

Dans un secteur automobile en pleine mutation, souvent en difficulté financière, le domaine des anciennes fait preuve d'un vrai dynamisme. « *Les ateliers manquent de bras* » rappelle le président de la FFVE et c'est pour cela que la fédération, le CNPA et l'Anfa ont mis sur pied quatre certifications de qualification professionnelle dédiées à cet univers (lire page 46). « *Notre dernière étude montre que notre secteur génère un*

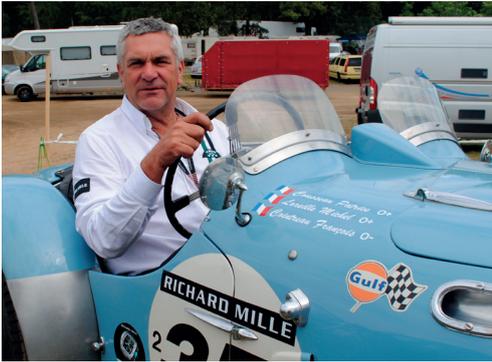
Les lieux de l'histoire automobile

L'automobile, au sens large, peut être considérée comme faisant partie du patrimoine français. Tout court. Pour valoriser cette riche histoire et les lieux incontournables qui s'y rattachent, la FFVE a lancé, début 2020, les « Lieux de l'histoire automobile. » « *Les Français sont très attachés à ce patrimoine automobile, rappelle Jean-Louis Blanc, président de la FFVE, comme en témoignent les 250 demandes de plaques commémoratives que nous avons reçues.* » Une commission d'historiens a été instaurée par la fédération pour choisir ces places fortes imprégnées de l'automobile. La FFVE avait prévu d'honorer 40 lieux en 2020, mais à cause de la pandémie, seulement 4 ont désormais leur plaque. Le 5 septembre dernier, a été mis à l'honneur le musée du circuit du Comminges, à Saint-Gaudens (31), créé en 1925 et qui n'a accueilli pas moins de 34 grands prix auto et moto jusqu'en 1954. Cette même journée, un autre haut lieu de la course automobile a également reçu sa plaque: La Remise, à Antraigues-sur-Volane (07). Le fameux restaurant d'**Yves Jouanny** est aujourd'hui devenu un musée vivant à la gloire du rallye de Monte-Carlo et des pilotes qui ont animé cette épreuve. L'année 2021 devrait voir le nombre de ces plaques commémoratives fortement croître, puisque Jean-Louis Blanc compte célébrer 50 nouveaux lieux de l'histoire automobile.



L'automobile ancienne est un patrimoine vivant de la France, en plus d'être un secteur économique, structurellement en croissance, qui emploie plus de 20 000 personnes.

chiffre d'affaires supérieur à 4 milliards d'euros et représente plus de 20 000 emplois », rappelle Jean-Louis Blanc. Avec la pandémie, cette année sera peut-être un peu moins bonne, mais ne remet pas en cause la croissance structurelle du secteur. C'est ce que laisse voir le baromètre de la branche véhicules historiques du CNPA qui prend régulièrement le pouls de ses adhérents. La dernière remontée d'informations fait suite au deuxième confinement et analyse son impact sur l'activité des ateliers en novembre 2020. On peut y voir que 100 % des entreprises sondées sont restées ouvertes et que 72 % n'ont pas réduit leur amplitude horaire d'ouverture. Certaines (7 %) sont même ouvertes le dimanche. Bien que 57 % des sociétés de la branche véhicules historiques du CNPA aient connu une baisse d'activité (de plus de - 40 % pour 36 % d'entre elles), 43 % annoncent une activité stable, voire supérieure. « *Cela s'explique notamment par la structure des entreprises du secteur qui comptent dans 64 % des cas seulement 3 salariés*, indique Michel Loreille. *Si durant les périodes de confinement, les artisans n'ont que très peu enregistré de nouvelles entrées, ils ont mis à profit le temps disponible pour rattraper leur retard. Car, comme vous le savez, la restauration d'un véhicule ancien offre de nombreux imprévus.* » Les ateliers spécialisés dans les véhicules historiques de compétition ont également profité de l'arrêt des courses pour effectuer des travaux sur des anciennes. Au global, l'année 2020



Michel Loreille, président de la branche véhicules historiques du CNPA.



Jean-Louis Blanc, président de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE).

devrait, logiquement, ne pas être un grand cru, mais près de la moitié (49 %) estime que la baisse sera mesurée (de 0 à - 20 % d'activité). Si l'activité dans les ateliers résiste tant bien que mal, le secteur événementiel autour des anciennes est, en revanche, complètement à l'arrêt. Les salons, tels que Rétromobile ou Époq'Auto, ont été reportés (lire l'encadré page 43) et les quelque 1 250 clubs et 40 musées membres

de la FFVE tournent au ralenti, mais fourbissent leurs armes pour 2021 avec volontarisme et optimisme.

HONORER LE PATRIMOINE AUTOMOBILE

Même chahutée, l'automobile, et particulièrement l'automobile ancienne, reste ancrée dans l'esprit des Français. « *Le pays a connu plus de 1 000 constructeurs depuis que l'automobile existe* », appuie Jean-Louis

Blanc. L'automobile a été de toutes les époques de notre pays, des taxis de la Marne à la Nationale 7, la route des vacances, jusqu'à aujourd'hui et le défi de la mobilité à réinventer. Au fil des décennies, un patrimoine s'est constitué et sa mise en valeur n'est pas anachronique. Ainsi, la FFVE a décidé de fêter les « Lieux de l'histoire automobile » en posant des plaques commémoratives. « *Nous avons reçu plus de 250 demandes* », souligne Jean-Louis Blanc. Malheureusement, en cette période de Covid, seules 4 plaques ont pu être inaugurées en 2020, à Avignon (84), à Saint-Gaudens (31), à Vierzon (18) et, enfin, à Antraigues-sur-Volane (07) (lire l'encadré page 44). Mais le président de la FFVE promet une riche année 2021 en la matière. En attendant, le défi majeur pour l'avenir reste les ZFE-m. Tous les acteurs de la filière vont devoir parler d'une même voix pour que le formidable patrimoine automobile français reste vivant et roulant. ■

EMVO
2021
LES ÉTATS-MAJORS DU VÉHICULE D'OCCASION
10^e édition

UN ÉVÉNEMENT

Le Journal de
l'Automobile

MERCREDI 19 MAI 2021
11H - 18H | PARIS 16^e

LA JOURNÉE 100% BUSINESS DU VÉHICULE D'OCCASION

S'INFORMER - ÉCHANGER - RÉCOMPENSER

- emvo.journalauto.com -

En partenariat avec

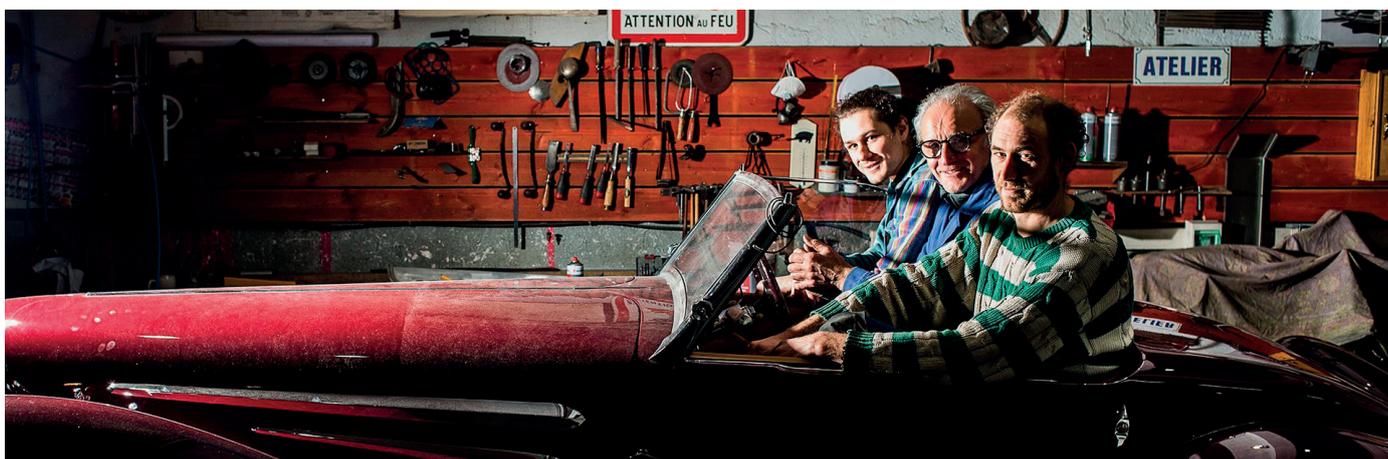


Contact : Amélie Lénique
+33 (0)1 75 60 64 73
evenement@journalauto.com



Le défi de la transmission des savoirs

Toujours en manque de main-d'œuvre, la filière des véhicules historiques peut aujourd'hui compter sur quatre CQP pour pérenniser les savoir-faire, mais aussi un tissu économique à la croissance structurelle.



La transmission des savoirs mais aussi des entreprises fait partie des défis que doit relever la filière de l'automobile historique.

L'automobile ancienne est un patrimoine. Un patrimoine vivant. Voilà résumé le combat mené par **Hubert Habermusch**, patron de HH Services, qui répare et restaure de vieilles autos, mais aussi vice-président de la FFVE en charge de la transmission des savoirs. Une bataille gagnée par cet Alsacien, puisque sa société a été la première, en 2007, à obtenir le label d'Entreprise du patrimoine vivant (EPV). Aujourd'hui, il y en a une vingtaine dans l'automobile. En 2017, il a même été reconnu maître d'art par le ministère de la Culture. Le 25 novembre dernier, Hubert Habermusch a encore été récompensé par la Fiva (Fédération internationale des véhicules anciens) en recevant le prix de la Culture Fiva dans la catégorie

apprentissage, formation et projets de sensibilisation. « *Les véhicules anciens font partie du patrimoine de la France. La valorisation des métiers de restauration et d'entretien de ce patrimoine est essentielle pour le pérenniser. Mon travail est une passion pour moi, depuis plus de 50 ans. Je fais en sorte de transmettre cette passion et ce savoir aux jeunes générations, car c'est un véritable trésor culturel!* », a-t-il déclaré à l'occasion.

4 CQP DÉDIÉS AUX ANCIENNES

Une volonté de transmission qu'Hubert Habermusch a concrétisée pour son entreprise. En effet, alors que la retraite approche, deux de ses employés ont repris le flambeau en janvier 2021. Mais au-delà de son cas, il a œuvré pour la mise en place de formations dédiées à la voiture

ancienne. Un travail de longue haleine mené avec la FFVE, le CNPA et l'Anfa. « *Mais la machine est lancée! C'est primordial* », se félicite-t-il. Depuis cet automne, des certificats de qualification professionnelle dédiés sont sur les rails: le CQP mécanicien-réparateur de véhicules anciens et historiques et le CQP tôlier véhicules anciens et historiques. Deux CQP qui peuvent être complétés par un niveau « expert ». Pour tenter d'en assurer le succès, le CNPA s'est battu avec les pouvoirs publics pour aligner les aides aux entreprises embauchant des alternants en contrat de professionnalisation sur celles de l'apprentissage, à savoir 5000 euros pour un mineur et 8000 euros pour un majeur au cours de la première année. À cela, peuvent s'ajouter, pour les adhérents du CNPA et de la FFVE, 2000 euros supplémentaires. **Jean-Louis Blanc**, président de la FFVE, précise d'ailleurs « *qu'il y aura 50 bourses par an* ». « *Cette charte de parrainage commune pour la promotion de formations de qualité est un acte fort envoyé en direction de nos professionnels pour les inciter à inscrire des apprenants dans ces CQP. Il nous appartient maintenant conjointement de le faire savoir. Il y a urgence, car les ateliers de nos adhérents refusent trop souvent du travail, faute de compagnons qualifiés* », explique **Michel Loreille**, président du métier véhicules historiques du CNPA.

Les CQP véhicules historiques en France

Depuis la rentrée 2020, de nouveaux certificats de qualification professionnelle (CQP) ont fait leur apparition en France, grâce aux efforts conjoints du CNPA, de la FFVE et de l'Anfa. Il s'agit d'un CQP mécanicien-réparateur de véhicules anciens et historiques et d'un CQP tôlier véhicules anciens et historiques. Deux CQP qui existent aussi en niveau « expert ». De quoi répondre à la demande de main-d'œuvre des entreprises et artisans du secteur qui sont au nombre de 4 000 selon la FFVE. Pour l'heure, ces certificats sont proposés dans quatre établissements en France: la CCI Sud formation à Alès (30), le Garac à Argenteuil (95), le CFA CMA à Arras (62) et, enfin, la MFR Centre de formation aux métiers de la mécanique de Saint-Martin-en-Haut (69). Un démarrage qui n'a pas été aidé par la crise du Covid, mais **Jean-Louis Blanc**, président de la FFVE, indique qu'il y aura au moins 12 à 15 nouveaux centres qui proposeront ces CQP en 2021.

Les véhicules historiques en chiffres

En France, le parc de véhicules historiques, au sens large, compte un peu moins de 3,9 millions d'unités. Ceux de plus de 30 ans sont 679 000, dont seulement 30 % ont une carte grise collection. La tranche 25-29 ans totalise 946 000 véhicules, alors que celle de 20 à 24 ans, accueillant nombre de youngtimers, s'envole à 2,273 millions. Cette hétérogénéité ne facilite pas le travail au regard de la réglementation et de la prise en compte des spécificités des véhicules historiques. Cet écosystème, de près de 4 000 entreprises, emploie plus de 20 000 personnes et génère un chiffre d'affaires supérieur à 4 milliards d'euros.

MICHEL LOREILLE

président du métier véhicules historiques du CNPA



« LES ATELIERS DE NOS ADHÉRENTS REFUSENT TROP SOUVENT DU TRAVAIL, FAUTE DE COMPAGNONS QUALIFIÉS. »

ASSURER LA TRANSMISSION DES SAVOIR-FAIRE

Des formations, pour l'heure, proposées dans 4 centres en France (lire l'encadré page 46) et qui vont nourrir les entreprises du secteur, souvent en manque de main-d'œuvre, mais aussi de repreneurs. Cela peut faire naître des vocations, surtout à l'heure où près de la moitié des patrons des sociétés du secteur sont proches de la retraite. Ainsi, la formation proposée par le Garac se déroule sur 14 mois avec 21 semaines en entreprise. Pour cette première rentrée, les deux CQP accueillent 18 alternants dont 10 en mécanique et 8 en tôlerie. Un bon début selon l'école d'Argenteuil. Ces formations mettent ainsi en lumière toute la filière de la voiture ancienne, qui compte tout même plus de 20 000 emplois selon la FFVE. Mais l'arrivée d'un alternant chez un restaurateur représente plus qu'un simple emploi. En plus des CQP, il y a une sorte de formation continue, car les véhicules

historiques demandent foule de métiers de plus en plus rares ayant trait « à l'électricité, à l'usinage ou encore à la réparation des radiateurs par exemple », liste Hubert Habermusch. Des choses que l'on n'apprend plus forcément à l'école et qui sont transmises par l'artisan. Des travaux que des réseaux de constructeurs, qui commencent à s'intéresser à l'ancienne, ne proposent que très rarement et sous-traitent justement à des petits ateliers spécialisés. La transmission est donc le point clé, le cheval de bataille du vice-président de la FFVE. La sauvegarde et la transmission de ces savoirs permettent au patrimoine automobile de rester vivant en roulant. Finalement, la seule récompense qui tienne pour un passionné. Car il ne faut pas occulter la passion dans ce domaine. Mais ici comme ailleurs, les générations se renouvellent et avec elles les collectionneurs. Ainsi, la montée en puissance des youngtimers permet d'élargir aussi bien le recrutement que le nombre de passionnés. ■



les Ateliers

du Journal de l'Automobile

RESTONS BRANCHÉS !

Prochaine date

Véhicules électrifiés
Le 24 mars 2021
Morning Coworking République, Paris 10^e



Informations et inscription : evenement@journalauto.com

En partenariat avec : 

DOSSIER Zones à faibles émissions

TEXTE PIERRE ORLUC ET PHILIPPE GUILLAUME PHOTOS GRÉGORIE MATHIEU, GUILLAUME DAYAN ET P.O.

35 ZFE DE PLUS D'ICI 2025 CE SCANDALE QU'ON NOUS PRÉPARE

Vous circulez tous les jours avec une moto et/ou une voiture Crit'Air 5, 4, 3, voire 3, voire 2 ? Dépêchez-vous d'en "profiter", d'ici 2025, 35 zones à faibles émissions (ZFE) supplémentaires et leur cortège d'interdictions sont annoncés pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Et, avant même toute discussion, l'État sort le bâton avec la vidéo-verbalisation qu'il souhaite mettre en place rapidement. **Vous avez dit scandale ?**

Demain, tous à pied... ? On n'en est pas encore là. Mais le 18 novembre, le ministère de la Transition écologique a annoncé un « renforcement des zones à faibles émissions-mobilité [ZFE-M] afin de réduire significativement les émissions de polluants issues du trafic routier dans les principales métropoles du pays ». C'est l'outil réglementaire n°1 mis en place par le gouvernement pour lutter contre la pollution urbaine. Un dispositif rendu obligatoire notamment par la Loi d'orientation des mobilités. Selon un décret publié le 17 septembre dernier paru au *Journal officiel*, « sont considérées comme ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de

l'air, les zones [...] dans lesquelles l'une des valeurs limites relatives au dioxyde d'azote (NO₂), aux particules PM10 ou aux particules PM2.5 mentionnées [dans un article du Code de l'environnement], n'est pas respectée au moins trois années sur les cinq dernières ».

Trajectoire vertueuse ?

Quatre ZFE existent actuellement : métropole de Lyon, Grenoble-Alpes Métropole, ville de Paris et métropole du Grand Paris (qui totalise quelque 130 communes). Six de plus devraient être opérationnelles « courant 2021 » : Aix-Marseille, Montpellier, Nice, Rouen, Toulon et Toulouse. Strasbourg, qui devait aussi faire partie du lot cette année, vient d'annoncer une mise en œuvre « à l'horizon 2022, en raison de la crise sanitaire » notamment. Pour ces dix premières ZFE, l'État « encadrera les restrictions de circulation des véhicules Crit'Air 3, 4 et 5 qui s'appliqueront à partir de 2023 dans celles qui ne sont pas sur une trajectoire [sic!] leur permettant de respecter les valeurs limites de qualité de l'air ». Les collectivités territoriales concernées, elles, « resteront libres de fixer des règles plus strictes en fonction de leurs spécificités locales ». Quant aux horaires pendant lesquels lesdits véhicules ne pourront circuler (en général les "heures de bureau"), « rien n'est défini à ce stade. La décision sera nationale ou laissée à l'appréciation du niveau local ». Le ministère de la Transition écologique s'empresse de préciser que ces interdictions « s'appliqueront uniquement dans les métropoles » ●●●

QUI, OÙ ? LE POINT SUR LES EXCLUSIONS DE CIRCULATION

Pour l'instant, ce sont les agglomérations qui décident où mettre le curseur, et c'est ce qui explique que Paris intra-muros est plus sévère que le Grand Paris (la métropole) : en effet, la capitale ne veut pas des véhicules Crit'Air 4, qui sont encore autorisés en dehors de son périmètre. Toutefois, l'État reprendra les choses en main en 2023 : à partir de ce moment-là, tous les véhicules classés Crit'Air 5, 4 et 3 seront bannis, tandis qu'à Paris, ce sont les Crit'Air 2 qui seront interdits dès 2024, soit les motos d'avant 2017. Huit ans et bonne à la poubelle : quand l'écologie se fait le chantre de l'obsolescence programmée...



UNE FRANCE BIENTÔT QUADRILLÉE !

Les vignettes Crit'Air, un problème de Parisiens ? C'est ce qu'ont cru une majorité des Français, laissant les premières pièces du piège se mettre en place dans l'indifférence quasi générale. Mais une fois que le vert (!) est dans le fruit, c'est trop tard. Ainsi, le déploiement des zones à faibles émissions va rapidement gagner toutes les parties de l'Hexagone où sont recensées des agglomérations de plus de 150 000 habitants. Avec les restrictions de circulation afférentes. Un nouveau pas vers une France à deux vitesses, celle des villes et celle des campagnes, voire celle des riches et celle des pauvres ?







BONUS ET PRIMES À LA CONVERSION

Le sujet est très sensible dans le milieu de la moto : notre secteur d'activité échappe pour l'instant à tout "malus écologique" et gare à ceux qui se réjouissent des malus des autres sans réagir, car l'étau est conçu pour se resserrer.

On rappellera qu'à son instauration en 2008, le malus ne concernait que les autos émettant plus de 160 grammes de CO₂, et plafonnait à 1600 €. En 2022, il débutera à 123 grammes (c'est ce qu'émet une compacte essence de 115 ch) et pourra grimper à 50 000 € !

Vous le sentez, le vent du boulet ?

Même chose sur le malus supplémentaire dédié au poids des autos. Rien sur la moto - pour l'instant -, mais ce qu'il y a de bien avec le pire, c'est qu'il est toujours possible, voire probable. Sait-on jamais, une fête plus "inspirée" qu'une autre pourrait un jour imaginer, à l'abri d'un ministère, qu'un gros trail de 150 ch ou un *cruiser* américain n'est pas adapté au *commuting*, et vouloir prélever quelques accises à l'occasion. En contrepartie, il n'y a pas de bonus non plus : l'achat d'un scooter 125 avec un système *stop & start*, ne rejetant que 50 grammes de CO₂, n'est soutenu par aucune mesure incitative. Autre "injustice" dans ce système : si l'acquisition d'une auto électrique peut s'accompagner d'un bonus de 7 000 € (jusqu'au 30 juin 2021, 6 000 € au second semestre et 5 000 € en 2022), le montant de l'aide accordée aux deux et trois-roues électriques se situe à hauteur de :

- **100 € maximum** (plafonné à 20% du coût d'acquisition) pour les véhicules dont la puissance du moteur est inférieure à 2 kW ;

- **900 € ou 27 % du coût d'acquisition TTC**, à raison de 250 € par kW pour les machines dont la puissance est supérieure à 2 kW ;

- Enfin, le processus de rétrofit (consistant à remplacer un moteur thermique par une unité électrique) donne droit à une prime de 1000 €.

Notez que, contrairement à l'automobile pour laquelle les véhicules d'occasion peuvent bénéficier d'un accompagnement dégressif, les mesures appliquées aux deux et trois-roues concernent des engins neufs. On gardera aussi à l'esprit qu'il est difficile de planifier un changement de véhicule sur le long terme, car tout cela reste excessivement fluctuant...



Des routes vides, le rêve de tout *commuter* ? Ou le cauchemar, quand il sera entassé de force dans des transports en commun dont l'offre est notablement sous-dimensionnée. Va-t-on vers une société à deux vitesses avec, d'un côté, ceux qui auront encore les moyens de circuler comme ils le veulent, et les autres ?

●●● *qui seront encore en dépassement, donc pas l'intégralité des onze métropoles (dix pour l'instant), car certaines vont pouvoir respecter les valeurs limites de qualité de l'air avant 2023.*

Toujours plus

Vous en voulez encore ? 35 nouvelles ZFE seront créées d'ici 2025 dans les agglomérations (métropolitaines) de plus de 150 000 habitants (voir la carte ci-contre). Ceci, notamment, pour « *anticiper le durcissement des normes de qualité de l'air au niveau européen* ». Celles-ci doivent en effet s'aligner prochainement sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, plus basses que les valeurs limites actuellement fixées par l'Europe. « *Si on ne fait rien, les 35 agglomérations qui seront concernées en 2025 vont se retrouver en dépassement*, explique un conseiller "qualité de l'air" de Barbara Pompili, la ministre responsable du dossier. *C'est pour cela qu'on va leur demander de créer chacune une ZFE.* » Là encore, les collectivités territoriales concernées seront chargées de définir le périmètre de ces ZFE

et les mesures de restrictions afférentes : « *Pour faciliter la création de ces zones à faibles émissions, et au regard des nombreuses communes impliquées, cette compétence sera désormais confiée au président d'intercommunalité afin de simplifier le processus administratif et de garantir des mesures de circulation homogènes à l'échelle de chaque ZFE.*

Pressé par l'Europe, on l'a vu, le gouvernement veut aussi donner des gages au Conseil d'État, particulièrement remonté par ce qu'il considère comme son inaction en la matière (lire l'encadré ci-dessous).

D'abord le bâton

Voilà pour le canevas général... qui ne saurait visiblement exister, aux yeux des pouvoirs publics, sans répression. Ça n'étonnera personne, et c'est même presque un préalable, puisque l'État « *entend accélérer les travaux relatifs au contrôle automatisé pour faciliter le travail [sic!] des collectivités locales* ». Un dispositif de contrôle-sanction automatisé (CSA), comme celui existant pour la vitesse, est donc à l'étude. Autrement dit, les plaques d'immatriculation

LA GROSSE COLÈRE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 17 juillet 2020, le Conseil d'État était en pétard ! L'objet de son courroux ? L'absence de réaction du gouvernement à sa demande, datant alors de... trois ans, de réduire la pollution de l'air dans huit zones en France. Le 12 juillet 2017, il lui avait en effet « *enjoint d'élaborer et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de ramener - dans treize zones du territoire et dans le délai le plus court possible - les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) en dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 transposée dans le Code de l'environnement* ». Visiblement sans succès.

La plus haute juridiction administrative a donc sorti la machine à baffes : « *Le Conseil d'État ordonne au gouvernement de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air, sous astreinte de dix millions d'euros par semestre de retard* ». On comprend mieux la hâte dudit gouvernement, déjà sous pression de l'Europe sur le même dossier, à mettre en place le plus rapidement possible le plus de ZFE !



seraient lues par des dispositifs automatiques à même de déclencher le processus de verbalisation si le véhicule "flashé" n'est pas autorisé à être dans la zone à faibles émissions. La vidéoverbalisation n'est aujourd'hui pas opérationnelle pour les ZFE, notamment pour des questions techniques et d'homologation des dispositifs de contrôle, mais aussi des raisons légales (lire MM n°372). Mais pour combien de temps encore quand on connaît l'imagination des pouvoirs publics en la matière - et, surtout, la possibilité de "faire bouger les lignes" par simple décret ? Tristement révélateur, le gouvernement a même fait de ce dossier « une priorité ». Et annonce vouloir mettre en place ce contrôle automatisé avant la fin du quinquennat en cours. Donc d'ici quinze mois. On tire d'abord, on réfléchira (éventuellement) après ! Une sorte de multiplication des pains... « Comme c'était déjà le cas pour le contrôle CSA concernant les radars automatiques », la Fédération française des motards en colère « reste fermement opposée à la présomption de culpabilité que porte le projet de "CSA Crit'Air". La Commission nationale informatique et libertés a par ailleurs souligné le risque de dérive qu'imposerait le recueil d'informations issues de la lecture automatique de plaques d'immatriculation de ce système. Encore que, concernant les radars, on a toujours la possibilité de rouler: là, c'est un confinement plus insidieux, car aucune "thérapie" n'est même envisagée ! »

Passage en force

Une nouvelle fois, comme dans tant d'autres domaines - la sécurité routière, au hasard -, les pouvoirs publics ont donc scandalement choisi le passage en force. Ils ont surtout éludé de nombreuses questions capitales dans ce dossier qui mérite mieux, beaucoup mieux. Par exemple, comment se déplaceront les plus modestes d'entre les usagers, ceux qui n'auront pas les moyens de remplacer leur véhicule quand il sera de fait interdit - un droit qui est pourtant fondamental ? Aucune réponse, si ce n'est celle du sempiternel discours lénifiant sur les aides à géométrie variable distribuées par l'État et/ou les collectivités pour l'achat d'un véhicule électrique - assurément pas le miracle environnemental que certains ●●●

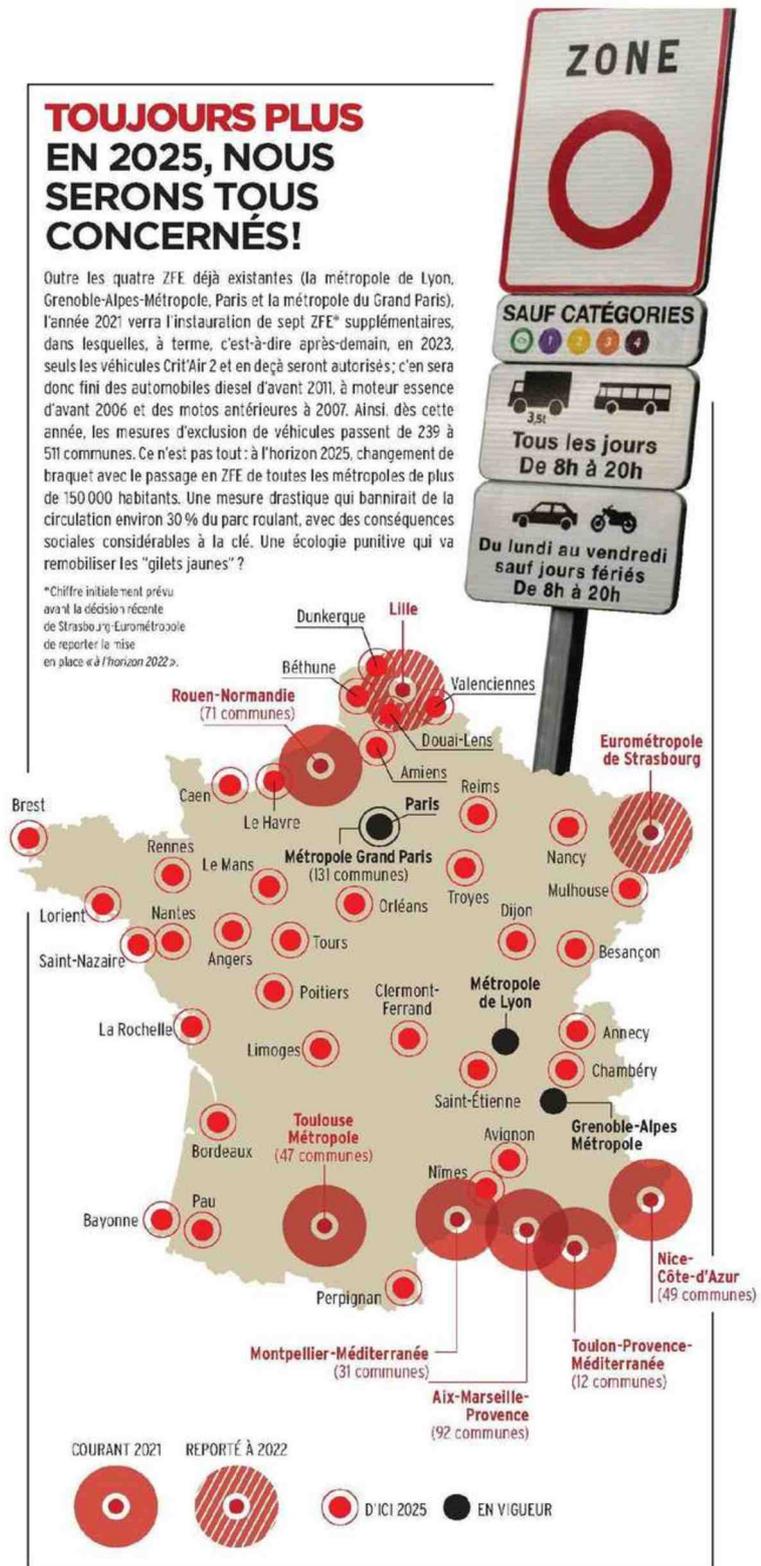


Bien entendu, l'impératif écologique justifie tous les moyens. Mais la machine à "pruner" va tourner à plein régime. On regrette que le volet "sanction" l'ait emporté sur le volet "solutions".

TOUJOURS PLUS EN 2025, NOUS SERONS TOUS CONCERNÉS!

Outre les quatre ZFE déjà existantes (la métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, Paris et la métropole du Grand Paris), l'année 2021 verra l'instauration de sept ZFE* supplémentaires, dans lesquelles, à terme, c'est-à-dire après-demain, en 2023, seuls les véhicules Crit'Air 2 et en deçà seront autorisés; c'en sera donc fini des automobiles diesel d'avant 2011, à moteur essence d'avant 2006 et des motos antérieures à 2007. Ainsi, dès cette année, les mesures d'exclusion de véhicules passent de 239 à 511 communes. Ce n'est pas tout : à l'horizon 2025, changement de braquet avec le passage en ZFE de toutes les métropoles de plus de 150 000 habitants. Une mesure drastique qui bannirait de la circulation environ 30 % du parc roulant, avec des conséquences sociales considérables à la clé. Une écologie punitive qui va remobiliser les "gilets jaunes" ?

*Chiffre initialement prévu avant la décision récente de Strasbourg-Eurométropole de reporter la mise en place « à l'horizon 2022 ».





Face à un problème qui va toucher, sans exception, tous les citoyens du pays, il reste quelques irréductibles pour faire entendre leur voix et alerter sur les répercussions sociales de telles mesures. La mobilisation de la FFMC est plus déterminée que jamais.

●●● voudraient nous faire gober, au passage... - et dont on connaît les limites, dans tous les sens du terme. Sans même parler de leur pérennité à terme, nullement garantie.

À raison, la FFMC, qui rappelle depuis le début des restrictions de circulation que « la mesure va impacter majoritairement les plus défavorisés », s'indigne qu'on envisage « avant tout des moyens de répression, alors que les alternatives au transport individuel des populations, qui vont être le plus en difficulté du fait de ces restrictions, ne sont même pas abordées ! Pas de renfort des transports en commun, ni en termes de maillage, ni en termes de fréquence. Pas de possibilités alternatives de type parking périphérique avec interconnexion sur les transports en commun. Pas même d'infrastructures dédiées à l'alternative électrique que ces classements Crit'Air présentent comme les plus vertueux ! »

Au-delà des déclarations d'intention ronflantes et pas nouvelles, on prépare donc de fait une France à deux vitesses : vous avez les moyens, vous circulez ; vous ne les avez pas, débrouillez-vous entre des transports en commun souvent saturés, le vélo, la trottinette, le gyropode. Ou la marche, en plus c'est bon pour la santé, mon bon monsieur. Et on n'a pas encore évoqué la téléportation, mais ça ne saurait tarder... De qui se moque-t-on ?

30% du parc roulant interdit !

Un simple chiffre, fourni par le (mal nommé) ministère de la Transition écologique, suffit à montrer l'ampleur du péril et des difficultés à venir pour beaucoup d'usagers. En 2023, quand le dispositif sera pleinement opérationnel dans les zones énoncées plus haut, pas moins de 30% du parc qui y roule sera concerné par les interdictions de circuler ! Et ça ne fait que commencer, compte tenu des 35 ZFE supplémentaires prévues. Sans oublier un durcissement annoncé, à une échéance pour l'instant non définie, en ce qui concerne les vignettes Crit'Air 2, voire Crit'Air 1. « C'est un petit peu tôt pour parler de date d'interdiction de 70% du parc roulant dans les années à venir », explique-t-on au ministère, peut-être conscient des problèmes d'acceptation sociale qui se feront jour inmanquablement. Mais des collectifs y travaillent, notamment dans les zones les plus polluées. » C'est le cas en particulier de la métropole du Grand Paris, qui mène des réflexions pour interdire les vignettes Crit'Air 2 dès janvier 2024 et annonce 2030 comme objectif pour « 100% de véhicules propres » (sic !).

L'État - et certaines instances locales - voudrait agiter le chiffon rouge (jaune ?) qu'il ne s'y prendrait pas autrement. ■

VÉHICULES DE COLLECTION LES ANCIENNES ENCORE EN SURSIS

Ils ne représentent que 1% du parc roulant et effectuent, en moyenne, quinze fois moins de kilomètres qu'un véhicule "conventionnel" : ce sont les véhicules de collection. Un parc, toutes catégories confondues, estimé à 335 000 engins de plus de trente ans, parmi lesquels la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque) estime la part des deux-roues à 30%.

Jusqu'à présent, les véhicules de collection (nécessitant d'être répertoriés comme tels et donc âgés de plus de trente ans) étaient exclus des mesures de restriction dans les ZCR (zones à circulation restreinte). Mais le passage aux ZFE remet en cause ces accords, qui devront être renégociés à chaque fois au niveau local. Autant dire que la mission

est périlleuse, même si Jean-Louis Blanc, le président de la FFVE, se veut « raisonnablement confiant », précisant que rien n'est encore décidé dans les métropoles, mais que « les premiers échos sont positifs ». La FFVE rappelle également que ce secteur d'activité représente 4 milliards d'euros, portés par 20 000 emplois directs, 4 000 entreprises et 10 000 événements par an.

ALORS, QUEL EST LE RISQUE ?

Que les autorisations ne soient pas unanimes, par exemple. Pour éviter d'aboutir à des territoires fragmentés et à une inégalité de traitement, la FFVE a également sollicité plus de 150 parlementaires, pour leur montrer l'exemple allemand, où les véhicules de collection disposent d'une immatriculation spécifique et peuvent circuler librement dans les plus de 60 ZFE existant outre-Rhin.



Si votre moto a plus de 30 ans et le statut d'engin de collection, des négociations au cas par cas dans chaque métropole pourraient peut-être vous autoriser à circuler encore. Mais rien n'est gagné pour l'instant.

ET LES YOUNGTIMERS ?

La question des youngtimers est plus épineuse. Cette génération de véhicules de collection sans en avoir vraiment le statut offre pourtant un intérêt écologique, celui de la durabilité, car ce sont souvent des engins simples, fiables et avec peu d'électronique. On estime

qu'il roule en France, toutes catégories confondues, 2 millions de véhicules âgés de 20 à 24 ans, et encore 950 000 ayant entre 25 et 29 ans, pour lesquels les prochaines mesures risquent de consister en une exclusion pure et simple du droit à circuler...



ZFE : LA FFVE SUR LE PONT

L'année 2021 ne démarre pas avec des bonnes nouvelles pour les utilisateurs de voitures anciennes. Elle rime en effet avec l'instauration des fameuses Zones à Faibles Emissions qui supplantent les ZCR dans le Grand Paris, à Grenoble et dans le Grand Lyon et arrivent pour la première fois cette année à Strasbourg, Aix Marseille, et les métropoles de Rouen, Toulon, Montpellier et Toulouse. À terme, elles devraient s'appliquer à 13 autres communautés et toucher tous les bassins importants de population en France. Rappelons que ces dispositifs d'interdiction se fondent sur la fameuse vignette Crit'Air basée sur les normes Euro d'homologation des véhicules. Les communautés conservent cependant une grande latitude d'application des mesures ce qui promet un joyeux bazar pour qui souhaite circuler dans le pays. Ainsi, l'interdiction ne s'applique pas à Paris le week-end mais devrait être de rigueur toute la semaine à Lille, y compris sur les autoroutes de transit.

Pour les voitures de collection, ces mesures constituent une menace directe et c'est bien pourquoi la FFVE s'est emparée du dossier, qui figure en tête de ses priorités. Jean-Louis Blanc, son président, explique : « Nous avons déjà rencontré les autorités dans toutes les régions concernées en 2021 : notre argument est que les voitures en carte grise de collection représentent 0,5 % du parc automobile, roulent



e Camille Pinet

15 fois moins que les autres et sont à 95 % des modèles essence. Autant dire que leur impact sur la pollution n'est pas mesurable et que les interdire serait non seulement sans effet sur la pollution, mais porterait atteinte à un patrimoine centenaire et à un secteur qui totalise 20 000 emplois en France. J'ai la satisfaction de pouvoir dire que nous avons partout reçu un accueil positif».

Dans les régions concernées, il faut cependant attendre le printemps et les votes des assemblées métropolitaines pour que les conditions d'application des ZFE et donc une éventuelle exonération soient spécifiées. La FFVE a également milité auprès de la représentation nationale pour lui vanter les mérites du système allemand, qui grâce à des plaques d'immatriculation spécifiques, offre une dérogation de circulation aux véhicules anciens dans toutes les 58 "Umwelt Zone" de son

territoire. La Fédération milite en France pour l'instauration d'une vignette spécifique pour les voitures en carte grise collection qui permette une exonération nationale de l'interdiction. Un projet de loi allant dans ce sens a été présenté à la fois au Sénat et à l'Assemblée Nationale et a déjà recueilli la signature de 150 parlementaires. Enfin, une amicale parlementaire des amis des véhicules anciens a été créée. À noter qu'un autre projet de loi a été déposé par le député Guillaume Peltier accompagné par la Fédération Véhicules Patrimoine et Passion, militant cette fois pour l'exonération de l'interdiction pour tous les véhicules de plus de 30 ans, sans distinction de carte grise. Quoi qu'il en soit, le combat n'est pas terminé, mais offre de solides espoirs de succès. Nous suivrons cela de près.

www.ffve.org



ZFE : les voitures de collection obtiennent une dérogation



Dans [Rétro](#) / [Autres actu rétro](#)

Audric Doche Le 02/06/2021 à 13:00

170



L'arrêté concernant les ZFE intègre une partie sur les voitures de collection, qui auront ainsi droit à une dérogation pour circuler dans des zones. Mais il faudra qu'elles soient immatriculées en collection.

Bonne nouvelle pour les véhicules de collection, qui pouvaient craindre le pire avec la mise en place des ZFE en France et les restrictions à venir. L'arrêté concernant ces ZFE comporte en effet un volet destiné aux autos de collection.

Les exemptions pour ces ZFE sont nombreuses : véhicules des associations de bienfaisance, véhicules portant la mention FG TD sur le certificat d'immatriculation, véhicules de plus de 30 ans "utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique"... mais aussi "véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention 'collection'".



Les voitures concernées n'auront ainsi pas besoin de [vignette spécifique](#), comme cela était pressenti. Les véhicules anciens disposant d'une carte grise classique ne pourront pas avoir droit à la dérogation, même si le propriétaire l'utilise que de façon occasionnelle et pour le loisir. Cela pourrait inciter certains à passer à la carte grise collection pour faire sauter la restriction des ZFE, même si, rappelons-le, ce certificat "collection" passe par un dossier auprès de la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque).

Zones à faible émissions (ZFE) : une dérogation pour les véhicules de collection



Les ZFE, ou zones à faibles émissions, entrées en service depuis le 1er juin dernier sur l'ensemble du territoire parisien, concernent à ce jour tous les véhicules classés en Crit'Air 4 et au-delà. Mais pas tous les véhicules. Ainsi, parmi les dérogations de circulation accordées dans Paris intra-muros, les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention Collection.

En attendant que d'autres métropoles françaises n'en fassent autant, c'est l'ensemble des voies de la Ville de Paris (un périmètre délimité par l'autoroute A86,) qui vient de basculer en **ZFE Grand Paris depuis ce 1er juin**. Ce périmètre est donc devenu **interdit aux véhicules (tous genres confondus) classés à partir de la vignette Crit'Air 4** (dans un premier temps), du lundi au vendredi (hors jours fériés), de 8h à 20h et ce pour une durée de trois ans au moins. Reste que certaines dérogations et "**passes-droits**" ont été accordés.



Une première victoire

Ainsi, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque, nous rappelle la liste des véhicules qui peuvent circuler depuis ce mardi 1er juin 2021 dans ces ZFE de Paris intra-muros, grâce à **une dérogation délivrée par la Préfecture de Police de Paris**. En effet, l'article 3 de l'arrêté dédié à ces ZFE stipule notamment que **les véhicules dont le certificat d'immatriculation portant la mention Collection** (autrement dit un véhicule de plus de 30 ans, qui n'est plus produit et dont les caractéristiques n'ont pas été modifiées), **ne sont pas concernés par cette interdiction de circulation dans le périmètre classé ZFE**.

Evidemment, en cas de contrôle, le propriétaire d'un véhicule dit de collection devra présenter sa carte grise en attestant pour ne pas prendre de PV (attention : **le passage en véhicule de collection n'est ni automatique, ni obligatoire** et doit faire l'objet d'une démarche volontaire). Une première victoire pour [la FFVE](#) qui s'est fortement mobilisée depuis 1 an pour obtenir cette dérogation.



Par Benjamin 1 juin 2021

ZFE : une première dérogation pour les anciennes



Vous le savez peut-être, depuis ce 1er Juin 2021 au matin, les autos affichant une vignette Crit'Air 4 (qui concerne notamment les Diesel d'avant 2006) sont bannies de Paris. C'est l'arrêté municipal du 28 Mai dernier qui a validé le couperet, mais il comprend également une bonne nouvelle pour les anciennes.

La ZFE Parisienne lancée

Cet arrêté commun à la Mairie de Paris et à la Préfecture de Police, qui porte le n° 2021P110297 et **que vous pouvez consulter en intégralité par ici**, lance donc la ZFE parisienne et abroge le précédent arrêté qui avait lancé la ZCR.

En détail, cela signifie donc que les véhicules affichant non éligibles au Crit'Air, Crit'Air 4 et 5 sont désormais exclus des voies de la ville de la Paris. Leur circulation est interdite :

- Pour les voitures et les motos et les utilitaires : entre 8h et 20h, du Lundi au Vendredi sauf jours fériés
- Pour les poids-lourds, bus et autocars : tous les jours de 8h à 20h

Le détail de la mise en place de cette ZFE permet aussi de voir qu'elle est mise en place à compter de ce 1er Juin et pour une durée de 3 ans. Nulle doute qu'elle sera plus contraignante passé cette date et avec un nouvel arrêté.

Enfin, il faut bien noter que des mesures plus contraignantes peuvent être mises en place, dès maintenant, si besoin !

La dérogation pour les anciennes

C'est l'article 3 de cet arrêté qui nous intéresse. Il liste les véhicules pour lesquels les restrictions de circulation de la ZFE parisienne ne s'appliquent pas. On note les véhicules de service public, ceux des associations de bienfaisance, les véhicules des forces de l'ordre et de secours, d'approvisionnement des marchés, etc.

Et puis on note également ceci :

autocrisation préfectorale ;

- Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » ;
- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, munis du K-Bis de la société détaillant cette activité.

On pourra donc continuer à rouler en ancienne dans Paris. Certes, toutes les anciennes ne seront pas concernées mais, ça, on l'avait vu venir.

La présente dérogation s'appliquera donc, pour les particuliers, à ceux dont le véhicule possède un **Certificat d'Immatriculation de Collection**, pour rappel on ne parle plus de Carte Grise Collection. Certes, ce ne sont pas toutes les anciennes, mais une solution existe et elle est validée.

On note au passage que les pros faisant du tourisme avec des anciennes pourront également continuer à rouler.

Enfin, et c'est plutôt évident, il faudra pouvoir prouver qu'on est bien « éligible » à la dérogation en cas de contrôle.

La FFVE réagit

Évidemment la présente dérogation était LE gros sujet de la Fédération Française des Véhicules d'Époques depuis presque un an. Cette nouvelle fait réagir, on a posé quelques questions à Laurent Hériou, directeur général de la FFVE.

Est-ce que cette dérogation va créer un précédent vis à vis des autres ZFE en cours de déploiement ?

Laurent Hériou :

On l'espère. Tout ce qui est bon pour Paris ne peut être que bon pour les autres. Et puis Paris a 5 ans de recul. L'arrêté confirme en fait celui de 2016 et ça valide en fait que les études et les données ne laissent pas apparaître de problème lié à la circulation des véhicules anciens.

L'arrêté est bordé dans le temps, il peut être reconduit, à moins qu'il y ait une nouvelle info. Celui-ci est dans la continuité de celui pris en 2016. Cela veut dire qu'il n'y a pas de point de blocage.

Que répondez-vous à ceux qui vont pointer du doigt le fait que toutes les anciennes ne sont pas concernées, mais seulement celles qui sont possèdent un CIC ?

Laurent Hériou :

Qui peut croire qu'un véhicule qui serait interdit de circuler puisqu'il aurait entre 24 et 29 ans (NDLR : ni éligible au Crit'Air 5 ni au Certificat d'Immatriculation de Collection) et que, parce qu'il a 30 ans, d'un coup, il pourrait de nouveau circuler ? La clé c'est que l'usage courant du véhicule est perdu avec l'obtention du CIC. On parle ici de véhicules loisir, de véhicule dont l'usage reste exceptionnel. Et puis ce sont aussi des véhicules dont on prend soin.

Dernière question : est-ce que le travail continue auprès de chaque métropole ou bien travaillez-vous pour obtenir une règle nationale ?

Laurent Hériou :

On travaille toujours sur les deux tableaux. D'abord on dialogue avec toutes les métropoles, qu'elles projettent de lancer une ZFE à court ou moyen terme. Il ne faut pas perdre ce dialogue, on a besoin de ce dialogue et on continuera de le faire. D'un autre côté on travaille aussi à la création d'une règle nationale qui permette d'homogénéiser les décisions de circuler ou pas avec des véhicules de collection. C'est le meilleur moyen de garantir que toutes les ZFE respectent la même règle et que, si on peut circuler dans l'une d'elles, on peut circuler dans les autres. On travaille, et on reste confiants.

Merci Laurent Hériou.

Conclusion : wait and see

Vous l'aurez compris, il est urgent d'attendre. La première ZFE à se mettre en place l'a été avec une dérogation. Maintenant il convient d'attendre de voir si les prochaines auront besoin d'en ajouter une ou bien si elles seront contraintes par une règle nationale.