

VOUS AVEZ DIT ZONES À FAIBLES ÉMISSION (ZFE) ?

Les collectionneurs de véhicules seront-ils obligés de laisser leurs véhicules de collection dans leurs entrepôts parce que trop polluants ? C'est ce que nous allons voir dans cet article.

Sous l'Ancien Régime, les déplacements des personnes et des marchandises à l'intérieur du Royaume faisaient l'objet d'un contrôle strict. Les cahiers de doléances, rédigés à la veille de la Révolution, témoignent de ces pesanteurs. Les marchands, notamment, y contestaient les droits et taxes qu'il fallait acquitter dès qu'ils changeaient de paroisse, passaient une barrière d'octroi ou au titre de la gabelle. La liberté de circulation ou « d'aller et venir » est donc un droit fondamental du citoyen¹ puisant sa source dans la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et la Constitution de 1791 garantissant « la liberté à tout homme d'aller, de rester, de partir [...] », la liberté de circulation étant l'une des libertés « les plus anciennes de notre droit »².

Circuler, un droit fondamental !

Les lois qui interviennent pour organiser la liberté d'aller et venir doivent en conséquence respecter cet impératif d'ordre constitutionnel. Ainsi, pour les citoyens français, la liberté d'aller et venir sur le territoire national ne peut faire l'objet de restrictions non strictement justifiées par les exigences du maintien de l'ordre public. Aussi, toute mesure de police générale et absolue est considérée comme illégale. En revanche, constituent une restriction à la liberté d'aller et venir admise, les mesures de police prises en vue de la prévention ou de la répression des troubles causés à l'ordre public.

Aujourd'hui donc, les déplacements des citoyens sur le territoire national ne font en principe l'objet d'aucun contrôle et la circulation y est parfaitement libre bien que le trafic automobile soit réglementé par le code de la route.

Or, pressions environnementales obligent³, les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE) destinées à faire baisser les émissions polluantes dans les grandes agglomérations remettent désormais en cause ce droit, notamment pour les véhicules anciens.

Pour résumer cette situation en quelques mots simples : les ZFE des zones urbaines et périurbaines de grandes agglomérations françaises ne seront bientôt plus accessibles qu'aux véhicules les plus modernes classés en fonction de leurs rejets polluants déterminés par les vignettes Crit'Air allant de 1 à 6 apparues en 2016.

Problème : aucune vignette spécifique n'a été prévue pour les véhicules de collection, le classement ne débutant qu'à partir de 1996. Dès lors, de facto tous les véhicules antérieurs à 1996 ne peuvent obtenir une telle vignette et l'absence de vignette interdit l'accès aux ZFE.

Jusqu'à-là, les restrictions des « Zones à Circulation Restreinte » (ZCR) ne concernaient qu'une proportion infime du territoire français. La ville de Paris, Grenoble-Alpes-Métropole et la Métropole du Grand Lyon étaient seules concernées de 8 h à 20 h en semaine et une dérogation avait été négociée pour les véhicules âgés de 30 ans dotés d'un certificat d'immatriculation de collection.

Extension des restrictions

Mais une succession de textes récents est venue chambouler tout ça en créant les ZFE ! Le point de départ concret est l'article 86 de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, dite « d'orientation des mobilités », puis son Décret d'application n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 entraînant une modification de l'article L2213-4 du Code général des Collectivités territoriales disposant que *Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou*



À Lyon, des panneaux d'informations vont être déployés à partir du 1^{er} février 2019 pour sensibiliser les automobilistes.

dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air (...), ainsi que L2213-4-1 qui précise Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté... . La voie était désormais ouverte aux municipalités qui voulaient réduire la circulation des véhicules, non pas de manière temporaire lors des pics de pollution atmosphérique, mais en permanence notamment, pour des raisons idéologiques.

Ce décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020... rend également obligatoire l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité à compter de 2020 pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement. Ainsi, désormais, toutes les municipalités qui

le souhaitent peuvent créer des « Zones à Faibles Émission mobilité », dans lesquelles la circulation est interdite à certains véhicules conformément aux vignettes Crit'Air dont les véhicules de collections sont exclus de fait.

Or, à ce jour, en plus des quatre existantes⁴, sept⁵ nouvelles ZFE ver-



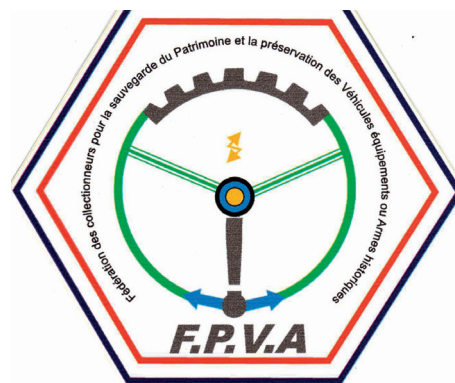
La plus mauvaise vignette Crit'air 5 s'applique aux véhicules diesel immatriculés entre 1997 et 2000. Rien n'est prévu pour les véhicules de collection plus anciens pour lesquels aucune vignette n'est prévue.

ront ainsi le jour dès 2021, douze⁶ autres sont à l'étude pour 2023 et le dispositif est appelé à s'étendre à toutes les grandes agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2025 tandis que la situation va progressivement se compliquer dans ces villes pour les véhicules classés 5 à 3 (1/3

du parc total actuel) avec à la clé une interdiction totale de circulation et des contrôles par radar automatique avec envoi d'amende automatisée⁷.

Négocier avec les autorités

À nouvelle réglementation, nouvelle nécessité de négociation avec les autorités pour préserver notre droit à circuler compte tenu de la très faible influence des véhicules immatriculés en collection en matière de pollution atmosphérique. D'autant plus, que les véhicules immatriculés en collection représentent moins de 1 % du parc automobile, roulent en moyenne



moins de 1000 km/an (soit à minima 15 fois moins que les autres) et que leur part de diesel est inférieure à 5 % du total des véhicules de collection. Dès lors, si des solutions sont envisageables pour les véhicules immatriculés en collection à condition que les pouvoirs publics acceptent de les entendre. En revanche, s'agissant des nouvelles immatriculations de véhicules, à ce stade il n'est pas du tout certain qu'ils puissent un jour rouler sans être obligés de rester définitivement au garage. Il va donc falloir agir vite, car dès la mi-juin 2021, les véhicules Crit'Air 4 vont être bannis de certains centres-villes.

Ainsi, dans ces prochaines années, nous allons devoir faire face à de nouvelles restrictions de liberté si nous n'attirons pas dès maintenant, l'attention de nos députés et sénateurs sur cette atteinte à notre droit fondamental d'aller et venir et de circuler avec le moyen de locomotion de notre choix. Un comble au pays des droits de l'Homme! ■

1. Article 13 de la Déclaration universelle des Droits de l'Homme qui dispose que « toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État »; article 2 du protocole additionnel no 4 à la Convention européenne des droits de l'homme; article 45 TFUE; article 18 TUE; articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789...

2. G. Lebreton, *Libertés publiques et droits de l'Homme*, Éditions Armand Colin, Paris 1997, p. 272.

3. L'association « les Amis de la Terre et a. » ont obtenu du Conseil d'État, les 12 juillet 2017 et 10 juillet 2020, qu'il astreigne et reconnaisse la responsabilité de l'État dans la pollution de l'air par les dioxydes d'azote (NOx) et les particules fines PM10. Le Conseil d'État, s'appuyant sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'UE, juge que le dépassement persistant des valeurs limites de concentration en particules fines et en dioxyde d'azote dans plusieurs zones du territoire national méconnaît les dispositions du code de l'environnement transposant la Directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Dans la décision 19 novembre 2014 (CJUE aff. C-404/13), la juridiction européenne avait en effet considéré que le respect des valeurs limites de NO2 fixées par la directive constituait une obligation de résultat. Enfin, La Commission européenne a renvoyé la France devant la Cour de justice de l'Union européenne le 17 octobre 2018 pour non-respect des valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote entraînant sa condamnation par la Cour dans un arrêt du 24 octobre 2019 (CJUE aff. C636/18).

4. Grenoble-Alpes Métropole, Métropole de Lyon, Métropole du Grand-Paris, Ville de Paris.

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

6. CA de La Rochelle, CA du Grand Annecy, CA Valence Romans Agglo, CC Cluses-Arve et Montagnes, CC de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc, CC Faucigny-Glières, CC Pays du Mont-Blanc, Clermont Auvergne Métropole, CU d'Arras, CU du Grand Reims, Métropole du Grand Nancy, Métropole européenne de Lille, Saint-Étienne Métropole.

7. L'interdiction totale des véhicules diesels en ville est prévue pour 2024 et ceux à moteur thermique pour 2030 avec à la clé une amende forfaitaire de 135 € et l'immobilisation du véhicule.

Sur le site de la FPVA il y a un modèle de lettre à envoyer à votre député ou sénateur pour lui demander son soutien au travers d'une question écrite.



Bulletin d'adhésion
F.P.V.A. chez J.-J. Buigné
BP 124 - 38354 La Tour-du-Pin Cedex

Nom et prénom :
Dénomination sociale :
Adresse ou siège social :
e-mail :
Tél. :

Adhérents (personnes physiques) = 20 €
Adhérents (personnes morales) = 40 € (tarif de base)
(associations, clubs, musée, etc.)
+ 2 € par personne membre de la personne morale
(ex : si 12 membres. Cotisation = 40 € + 12 x 2 = 64 €)
Membres Bienfaiteurs = minimum 100 €