



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