



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'invasisseur ... » 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 ».