



N° 3757

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 janvier 2021.

PROPOSITION DE LOI

*visant à protéger le patrimoine industriel vivant
des véhicules de collection,*

(Renvoyée à la commission des affaires culturelles et de l'éducation, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Guillaume PELTIER, Stéphane BAUDU, Julien RAVIER, Pascal BRINDEAU, Valérie BEAUVAIS, Jean-Luc BOURGEOUX, Stéphane VIRY, Éric PAUGET, Michel HERBILLON, Michel VIALAY, Valérie BAZIN-MALGRAS, Jean-Luc REITZER, Philippe GOSSELIN, Émilie BONNIVARD, Bernard BOULEY, Yves HEMEDINGER, Nathalie PORTE, Bernard BROCHAND, Martial SADDIER, Bernard PERRUT, Arnaud VIALA, Damien ABAD, Laurence TRASTOUR-ISNART, Pierre VATIN, Jean-Claude BOUCHET, Julien DIVE, Bernard DEFLESSELLES, Bérengère POLETTI, Jean-François PARIGI, Josiane CORNELOUP, Nathalie SERRE, Jean-Yves BONY,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Suite à une condamnation de la Cour de Justice de l'Union européenne en 2019 pour manquement à la directive 2008/50/CE, et à une autre condamnation du Conseil d'État en juillet 2020, en raison de la pollution de l'air dans certains territoires, le Gouvernement a décidé, par un décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020, d'instaurer de nouvelles zones à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles.

La lutte contre la pollution atmosphérique doit être confortée, notamment face aux problématiques de santé publique et de réchauffement climatique. L'objet de la présente proposition de loi n'a donc aucunement vocation à remettre en cause l'objectif qui est à l'origine des ZFE.

Toutefois, la mise en œuvre de ces nouvelles normes environnementales représente, en l'état, une menace pour les véhicules à caractère patrimonial ou historique, nommés usuellement « véhicules de collection ».

En effet, les ZFE visent à exclure progressivement de la circulation les véhicules dits polluants, en fonction d'une vignette « Crit'air » attribuée. Or, les véhicules antérieurs à 1997 seront de facto démunis cette vignette, et donc automatiquement interdits de circulation dans ces zones.

Les associations se mobilisent, notamment VALVE afin de faire voter une loi, dans la droite ligne de la volonté des gouvernements successifs depuis 1966, et dans le respect des textes européens pour sauvegarder le patrimoine que ces véhicules représentent.

À l'heure actuelle, les dérogations ne concernent que les seuls véhicules dotés d'une carte grise de collection et dans certaines ZFE, alors même que 70 % du parc de véhicules de collection disposent d'une carte grise de droit commun.

Par ailleurs, si certaines dérogations ont été obtenues, du temps où ces ZFE se nommaient ZCR (zones à circulations restreintes), celles-ci n'étaient que 3 à l'époque, contre 17 aujourd'hui, et peut-être plus d'une centaine demain. En outre, ces dérogations sont précaires, doivent faire l'objet d'une négociation dans chaque ZFE sous l'autorité du Président de l'agglomération, et sont limitées à 3 ans.

Il est donc impensable d'imaginer des négociations zones par zones et régulièrement remises en cause.

La présente proposition de loi ne remet pas non plus en cause la carte grise de collection, qui permet de sauver des véhicules démunis de papier ou à l'homologation impossible. En revanche, elle vise l'ensemble des 900 000 véhicules de plus de trente ans à caractère patrimonial et historique, sans distinction du titre de circulation.

Comment justifier cette reconnaissance au titre du patrimoine pour des véhicules dont les émissions peuvent être de nature polluante ?

Tout d'abord, ces véhicules historiques ont un impact négligeable sur les émissions de CO₂ en ZFE. Au nombre de 900 000, ces véhicules ne représentent qu'environ 2 % des 40 millions de véhicules légers, parcourent en moyenne 1 000 km par an contre 15 000 en moyenne pour les autres, ne sont pas utilisés sur les grands axes encombrés aux heures de pointes, et ne représentent que 0,01 % des kilomètres parcourus.

Au niveau environnemental, on peut aussi rappeler que le transport est le troisième facteur de pollution, loin derrière l'industrie puis le logement

Ces véhicules de collection ne représentent donc que 0,01 % de 14 % d'émission des polluants soit 0.0014 % du total. On peut donc en conclure que l'impact écologique des véhicules de plus de 30 ans est du registre de l'infinitésimal, surtout au regard des pertes patrimoniales irréversibles.

Par ailleurs, si l'on se réfère aux communications de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), il convient de prendre en compte le cycle global de pollution : la fabrication, l'usage et la destruction.

En respectant cette consigne du gouvernement, on peut alors appréhender l'impact d'une mesure d'interdiction des véhicules à caractère historique sur les émissions de CO₂, puisque la destruction d'un véhicule représente environ 12 tonnes de CO₂, sa fabrication un minimum de 18 tonnes et son usage pour 100 000 km, 18 tonnes également.

Ce faisant, la mesure prise serait de toute évidence inopérante d'un point de vue environnemental, et surtout disproportionnée.

En effet, les véhicules historiques sont d'un intérêt patrimonial incontestable, au cœur d'une passion populaire jamais démentie, et font partie de la mémoire collective de notre pays.

Ceux-ci sont à l'origine d'une dizaine de milliers de manifestations culturelles annuelles dans nos villes, nos villages, dans nos provinces. Ce faisant, les véhicules historiques créent du lien social, de l'activité touristique, des millions de nuitées et de repas. Les secteurs de la restauration, de l'hôtellerie, en ont grand besoin. Certaines manifestations sont même réputées internationalement et font venir de nombreux touristes étrangers, comme le salon rétro-mobile, le salon de Lyon, ou le Mans Classic.

Au-delà de ces retombées économiques indirectes, on estime que près de 4 000 entreprises, soit 20 000 emplois, dépendent exclusivement des véhicules historiques. Le chiffre d'affaires de ce secteur représente plus de 4 milliards d'euros.

Nous ne pouvons pas consentir au sacrifice d'une filière entière, particulièrement à l'heure où une crise économique d'une violence inouïe frappe notre pays, et le frappera encore plus durement dans les mois à venir.

Ainsi, il vous est proposé :

– de reconnaître les véhicules de collection comme appartenant au patrimoine industriel vivant, soit les véhicules de plus de trente ans, dont la fabrication a cessé, ayant un titre de circulation en règle et attestant de leur conformité au moyen d'un contrôle technique, d'un certificat d'authenticité du constructeur, d'une expertise issue d'un cabinet agréé, ainsi que d'un passeport de la Fédération internationale des véhicules anciens (FIVA) ou d'une attestation de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) selon le choix de son propriétaire ;

– d'attribuer à ces véhicules de collection la libre circulation, en tous lieux non interdits à la circulation et en tout temps ;

– de matérialiser ce droit par un signe extérieur de reconnaissance.

Enfin, une telle loi serait parfaitement conforme au droit européen, qui reconnaît la dimension patrimoniale des véhicules de plus de 30 ans et leur libre circulation.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Les véhicules de plus de trente ans, dont la fabrication a cessé, disposant d'un titre de circulation en règle et attestant de leur conformité au moyen d'un contrôle technique, d'un certificat d'authenticité du constructeur, d'une expertise issue d'un cabinet agréé, d'un passeport de la Fédération internationale des véhicules anciens ou d'une attestation de la Fédération française des véhicules d'époque selon le choix de son propriétaire peuvent appartenir au patrimoine vivant industriel.
- ② Un décret définit les modalités d'application du présent article.

Article 2

Un décret détermine les modalités d'identification extérieure des véhicules appartenant au patrimoine vivant industriel.

Article 3

- ① Après le troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Par dérogation à l'article précédent, les mesures de restrictions de circulation ne sont pas applicables aux véhicules appartenant au patrimoine vivant industriel ».

Article 4

- ① Après le premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Par dérogation à l'article précédent, les mesures de restrictions de circulation ne sont pas applicables aux véhicules reconnus au patrimoine vivant industriel, sauf dans le cadre de mesures préfectorales ».

