

La possibilité de circuler dans une ZCR à n'importe quel moment a été accordée aux véhicules en CGC. Dans les faits, cet avantage est assez maigre.



CARTE GRISE COLLECTION

PIÈGE OU ELDORADO ?

Vos nombreux courriers le prouvent, la carte grise collection soulève quantité de questions. Autorisation de circuler, valeur du véhicule, avenir, enquête de la FFVE, les points qui vous posent soucis sont multiples. Il nous a donc semblé indispensable d'éclaircir la situation.

Texte Stéphane Guitard - Photos Stéphane Guitard et Wikimedia Commons

Bien sûr, le sujet a déjà été traité il y a quelques mois (*Gazoline* 244), mais le nombre de questions arrivant à la rédaction démontre que, pour beaucoup d'entre vous, tous les points relatifs à la carte grise collection (CGC) ne sont pas clairs. Et pour louable qu'en soit sa première intention, la consultation lancée récemment par la FFVE, conjuguée à l'interprétation qui a pu être faite des déclarations de son président dans certains médias, n'ont fait qu'attiser les rumeurs.

LA CARTE GRISE COLLECTION, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Créée en 1984, la CGC permettait alors à un véhicule de plus de 25 ans démuné de papiers d'être ré-immatriculé sans avoir à repasser par l'homologation du service des Mines. Avec ce document, il pouvait circuler librement dans son département d'immatriculation et ceux qui

le bordaient. Pour sortir de ce périmètre, le propriétaire devait adresser une déclaration de circulation à sa préfecture à l'aide d'une carte-lettre extraite d'un carnet à souche. Assez contraignant. Lorsque le contrôle technique obligatoire fut instauré (le 1^{er} janvier 1992), les autos en CGC en furent d'abord exemptées. Mais en 2009, en même temps que l'âge minimum d'une voiture éligible à la CGC était porté à 30 ans, le contrôle technique leur était rendu obligatoire. Seule concession : une périodicité fixée à cinq ans (deux ans pour les autos en carte grise normale) et des points de contrôle allégés. En contrepartie, il devenait possible de circuler n'importe où, sans aucune restriction géographique, à condition toutefois de respecter un usage loisir. Impossible donc d'utiliser pour son métier un véhicule en CGC (commerciaux, dépanneurs...) et même d'aller travailler tous les jours avec. Impossible aussi de le louer ou de faire du transport de personnes payant.

LES FAILLES DE LA CGC

Très récemment, deux mesures sont venues bouleverser la donne pour les véhicules en CGC : le "durcissement" annoncé du contrôle technique qui effraie de nombreux propriétaires d'anciennes et, surtout, l'autorisation qui leur est consentie de circuler 24h/24 dans certaines ZCR (Zone à Circulation Restreinte), la plus célèbre étant celle de Paris. Le problème est que, bien qu'honorable, cette dernière disposition obtenue de haute lutte par la FFVE est en train de transformer la vocation de la CGC, sur le point de devenir un vulgaire "passe-droit", un privilège sur lequel les propriétaires de la moindre poubelle d'avant-1987 sont en train de se ruier, faisant du même coup fi de l'utilisation exclusivement loisir qu'elle impose pourtant (parce qu'aller à Paris un jour de semaine juste pour se balader, hein...).

LA FFVE DÉBORDÉE ?

Au risque d'en décevoir certains,

ne comptez pas sur nous pour tailler ici des croupières à une Fédération que nombre de propriétaires d'anciennes, à travers les réseaux sociaux notamment, se chargent déjà d'assaisonner copieusement. Là n'est pas le propos de cet article. Nous posons juste un regard pragmatique sur la conjoncture.

Le fait est que, dès l'annonce de l'autorisation de circuler en ZCR, la FFVE s'est retrouvée dans une situation paradoxale. D'un côté, elle se félicitait d'avoir obtenu un avantage pour les collectionneurs, de l'autre, elle redoutait déjà un afflux de demandes de CGC propre à remettre en cause cet accord négocié, il faut le rappeler, pour trois ans. Afflux qui par ailleurs ne manque pas d'augmenter ses recettes puisque, constructeurs mis à part, la FFVE est le seul organisme habilité à fournir les documents nécessaires à l'obtention d'une CGC (on appelle cela "une délégation de service public"). Difficile cas de conscience.

Aujourd'hui, l'état des choses est assez simple : la ruée tant redoutée a bien lieu, car les propriétaires de citadines des années 80 (souvent des diesel) se sont, semble-t-il, engouffrés sur le boulevard qui vient de s'ouvrir devant eux. C'est donc en partie pour cela, pour prévenir une mesure coercitive qui toucherait alors tout le

Les choses sont très claires : avec un véhicule en CGC, seule une utilisation loisirs est autorisée.



QUIZ LA CARTE GRISE COLLECTION EN 5 QUESTIONS

Pour vous aider à réfléchir sur la pertinence, ou non, de la CGC pour votre ancienne (on ne prétend pas répondre à votre place), nous vous proposons ce petit quiz. Répondez le plus objectivement possible aux cinq questions, et faites les comptes :

- | | |
|---|---|
| 1 - Je roule moins de 2 000 km/an | <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON |
| 2 - De temps en temps, j'aimerais bien prendre mon ancienne pour aller au travail | <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON |
| 3 - Je veux des plaques noires comme à l'époque | <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON |
| 4 - Mon ancienne a toujours passé le contrôle technique sans problème | <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON |
| 5 - J'habite une grande agglomération | <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON |

LE BILAN

5 réponses vertes : pas de doute, la CGC ne vous procure que des avantages. Foncez !

4 réponses vertes : demandez-vous quelles seront POUR VOUS les conséquences de votre réponse "rouge".

3 réponses vertes (ou moins) : la CGC n'a pas spécialement d'intérêt pour vous, ou pire, elle vous pénalise.

EXPLICATIONS

1 - Si vous roulez moins de 2 000 km/an, vous avez peu de risques d'être très impacté par une éventuelle restriction future d'utilisation pour les seuls véhicules en CGC.

2 - Pour rappel, la CGC ne permet pas d'effectuer des trajets domicile-travail.

3 - Seule la CGC permet l'adoption de plaques noires ou de forme spécifique au véhicule.

4 - Si votre auto a passé sans encombre le CT actuel, il y a fort à parier qu'elle obtiendra également celui qui sera mis en place à partir du 20 mai 2018.

5 - Si vous habitez une grande agglomération, vous avez un peu plus de risques d'être soumis à une ZCR. Et en l'état, la CGC donne un petit avantage sur ce point... à condition d'avoir un garage !

Pour les possesseurs d'autos d'après-Seconde Guerre mondiale, le choix de la CGC doit être mûrement réfléchi

monde, que la FFVE a lancé sa consultation, officiellement pour permettre de continuer à rouler en anciennes, mais sans doute aussi pour trouver une solution qui endiguerait ce flot d'opportunistes.

LA CGC, OUI, MAIS DANS QUEL CAS ?

Le principal intérêt de la CGC reste et devrait rester la possibilité qu'elle offre de remettre sur la route une épave tout juste sauvée de la mort. A la limite y ajoutera-t-on l'opportunité de restaurer une auto gravement accidentée qui, en carte grise normale, aurait été déclarée épave. Dans ces circonstances, et dans celles-là seulement, la question ne se pose pas. En marge de cette évidence, un cas est en train de se faire jour, et celui-là est un peu plus discutable : de plus en plus de possesseurs d'anciennes voient en la CGC le moyen d'échapper au futur contrôle technique qui entrera en vigueur le 20 mai 2018. Sur ce point, notre avis est clair : pour renforcé qu'il soit, ce contrôle technique n'enverra pas à la casse

des autos aujourd'hui munies du précieux papillon sur leur pare-brise. Bien sûr, les contraintes de réparation (et notamment du délai de celles-ci) seront beaucoup plus dures. Mais, de l'aveu même de certains contrôleurs, « une voiture qui passe le CT sans encombre aujourd'hui le passera demain ». N'oublions pas non plus que votre sécurité est en jeu. Bien sûr, il y a le cas des voitures très anciennes, mais celles-ci sont déjà sujettes à problèmes avec le CT actuel, lequel est déjà plutôt "calibré" pour des modernes. Il est donc certain, il ne faut pas le nier, que leur situation ne va pas s'arranger. Leurs propriétaires ont donc sans doute là une bonne raison de passer à la CGC.

Pour les autres, les possesseurs de voitures d'après-Seconde Guerre mondiale, le choix de la CGC doit être mûrement réfléchi. Côté gain, on l'a vu, plus de CT (si première immatriculation antérieure au 1^{er} janvier 1960) ou un CT allégé tous les cinq ans. A la limite... La libre circulation en ZCR ? Quel "vrai" collectionneur a réellement besoin de se rendre dans une ZCR, de 8h à 20h en semaine, pour ses loisirs ? A part ceux qui y habitent et peuvent éprouver le besoin d'en sortir ou d'y entrer, sûrement pas beaucoup. Aller y travailler ? N'y comptez pas car, rappelons-le, tout trajet domicile-travail est interdit avec une auto en CGC. De plus, il faut savoir que tout véhicule même simplement stationné en ZCR sans vignette Crit'Air est verbalisable. Or, les CGC n'ont pas de vignettes Crit'Air. Cet avantage est donc quasi nul !

Côté inconvénient, pour l'instant pas grand-chose, mais demain ? S'il est peu probable que, vu le faible impact que cela aura (800 000 véhicules concernés sur près de 35 millions en circula-

tion), l'Etat revienne sur les libertés de circulation actuelles de la CGC (un critère lié à l'âge serait bien plus "efficace"), rien ne dit qu'une directive européenne ne remettra pas un jour tout "à plat" en instaurant une règle commune à tous les pays (c'est tendance !). Et à ce petit jeu-là, nous Français aurions beaucoup à perdre, car il faut savoir que notre CGC est l'une des plus permissives d'Europe. De fait, qui peut affirmer que dans cinq ou dix ans, la liberté de circuler n'importe où sera maintenue ? Pas nous en tout cas !

Dernier "détail" lié à la CGC : la possibilité de rouler avec des plaques noires. Comment dire... Si c'est là le seul critère qui vous pousse à sauter le pas, réfléchissez bien. Dites-vous qu'en mettant un sticker 44 surligné du Gwen Ha Du ou un 95 avec la croix portugaise sur votre "moderne", vous prenez le même risque qu'en roulant en plaques noires avec une carte grise normale : une contravention de 90 euros (sans retrait de points) pour plaques non conformes avec obligation de mise en règle et, potentiellement, une immobilisation du véhicule...

FAUT-IL ACHETER UN VÉHICULE EN CGC ?

Comme souvent, il n'y a pas de réponse toute faite. Cela dépend de ce que vous convoitez, du prix auquel vous achetez et surtout de l'utilisation que vous voulez en faire. Ce qui est certain, c'est que si vous trouvez l'auto de vos rêves, à votre budget, qu'elle soit en CGC ne doit pas vous faire fuir. Il faudra juste être conscient des risques pour le futur (après tout, cela n'arrivera peut-être jamais) et savoir pourquoi elle est en CGC. Partant de là, vous prendrez la décision que vous jugerez la meilleure.

Reste le problème, plus méconnu, des autos en CGC vendues aux enchères. Là, le prix est géné-



Même si le contrôle technique va se durcir en mai prochain, il n'enverra pas toutes les anciennes à la casse pour autant.

ralement au-dessus de celui du marché (on parle d'autos à peu près courantes, pas des objets d'art) ce qui, de base, peut se justifier par un état d'origine exceptionnel et un pedigree limpide. Or, et sans revenir sur les risques liberticides potentiels évoqués plus haut, il faut garder à l'esprit qu'une voiture n'est jamais en CGC sans motif. Et souvent, l'absence d'informations sur le passé en est un (plus de papier, véhicule reconstruit...), et en fait baisser la valeur par rapport au même véhicule à l'historique connu. C'est donc une raison suffisante pour s'enquérir de ce "détail" avant de commencer les enchères.

ET DEMAIN ?

Sauf à lire dans le marc de café, impossible de dire de quoi le futur de la carte grise collection sera fait. Si la ruée actuelle venait à perdurer, on peut avoir quelques craintes quant au maintien de l'autorisation de circuler dans certaines ZCR. Pour éviter cela, la FFVE réfléchit à

modifier plusieurs critères de la CGC. Interrogé sur ce point, son président, Alain Guillaume, nous a assuré qu'il s'en remettrait aux choix des collectionneurs ayant répondu à la consultation (début décembre, nous étions déjà plus de 30 000) et que c'est sur la base de leurs demandes que la FFVE défendra à l'avenir les droits des collectionneurs. Mais, contrairement à ce qui a été annoncé, la Fédération ne voit pas d'intérêt particulier à exclure systématiquement les diesels car, toujours selon Alain Guillaume, « les mesures anti-diesel qui sont en train de se mettre en place petit à petit les excluront de fait ». Si l'on veut être caustique, on peut même imaginer qu'un jour, la FFVE se retrouvera à défendre les diesels en CGC. Rendez-vous donc en février quand, à l'occasion du Salon Rétromobile, la FFVE dévoilera le résultat de cette consultation qui aura sans doute l'avantage d'ouvrir un débat n'ayant, pour sûr, pas fini de faire parler. ■

