

ZFE

La première « Lettre E » comme Écocitoyenneté, Écologie ou encore Environnement, a connu un véritable succès d'audience. L'initiative de la fédération BTP Rhône et Métropole de vouloir partager avec les acteurs économiques et institutionnels ses engagements, ses interrogations, mais aussi ses solutions sur tous les sujets liés à l'économie circulaire a largement convaincu. C'est pourquoi nous avons choisi de faire profiter les lecteurs du *Journal du BTP* de la variété et la qualité des intervenants en reprenant ici l'essentiel de leurs interviewes. La « Lettre E » de ce début d'année avait choisi pour thème : la ZFE (Zones à faibles émissions) dont les échéances et modalités en font un vrai sujet d'actualité. Éric Bouvard participait à ce premier numéro.

ÉRIC BOUVARD : « La réalité du terrain s'impose à tous »

Éric Bouvard, PDG de l'entreprise éponyme (plomberie-chauffage-couverture-zinguerie, siège à Vaulx-en-Velin), président de la section Equipement technique de BTP Rhône et Métropole, s'est beaucoup investi dans les dossiers de la mobilité.

L'obligation de ne plus dépasser le Crit'Air 2 est-elle respectée ?

La dernière étude menée sous l'égide de la fédération départementale montre que 47% des poids lourds et 18 % des véhicules utilitaires légers du BTP roulent avec une vignette Crit'air 3 ou plus. Il y a encore des entreprises, notamment des artisans, qui ne sont pas à niveau. Les plus grosses sociétés ont une notion d'image « verte » plus développée à gérer et renouvellent plus souvent leur parc, souvent en location. Mais celles qui se sont mises à niveau avec du diesel Crit'Air 2 vont se retrouver avec un parc déjà obsolète en 2026. Or nos véhicules utilitaires sont amortis entre dix et quinze ans puisqu'ils font peu de kilomètres.

Vous avez participé à de nombreuses réunions de concertation avec la Métropole sur la nouvelle ZFE. Où en est-on aujourd'hui sur les différents projets ?

Nous nous rapprochons de la fin de la concertation. Un certain nombre de points qui posent problème ont bien été identifiés. Comme l'absence de matériel roulant correspondant aux besoins des entreprises et com-

patibles avec les objectifs de la ZFE. L'offre d'aujourd'hui ne correspond pas et ne sera pas disponible pour le gros matériel roulant en 2026. Le développement d'un camion, c'est entre dix et quinze ans, or il n'y a pas aujourd'hui dans les cartons le matériel qui permettra d'être compatible en 2026. Et même si certains constructeurs ont mis certains produits sur catalogue, cela me paraît plus un effet d'affichage qu'une réalité industrielle.

Les élus le savent ?

Ces dernières semaines ont été marquées par un début de prise de conscience sur certains points de blocage. La réalité du terrain s'impose à tous. Nous attendons une série de décisions de la Métropole pour ce premier semestre. Souhaitons qu'elles soient techniquement et économiquement viables.

Quelles solutions pour les poids-lourds ?

Quelques poids-lourds qui interviennent sur des distances faibles fonctionnent au gaz naturel. Le problème change dès qu'il y a des kilomètres. Car le GNV nécessite des stations de recharge spécifiques, et il n'y en a que cinq dans l'agglomération. En outre,

faire le plein est beaucoup plus long. Le gaz est donc une bonne solution pas encore aboutie. Les solutions électriques quant à elles n'existent pas.

La solution sera donc les dérogations ?

Ceux qui interviennent sur des distances relativement faibles, dans l'agglomération par exemple, sont passés au gaz naturel. La difficulté apparaît dès qu'il y a beaucoup de kilomètres. Car se pose alors le problème de la recharge. GNV et GNR réclament des stations de recharge différentes qui sont encore très peu nombreuses dans l'agglomération. Le problème est identique pour les bornes électriques, qui sont refusées dans certains sites par les Bâtiments de France.

Et la solution de l'hydrogène ?

Aujourd'hui, personne n'est encore capable de donner une date précise sur l'hydrogène. Cela peut-être à l'horizon dix ou quinze ans. Il existe des solutions dans les cartons, mais l'hydrogène coûte cher à fabriquer, cela demande paradoxalement beaucoup d'énergie. C'est selon moi pour le coup d'après.

Ce sera plus simple pour les VUL (véhicules utilitaires légers) ?

Pour les camionnettes, l'offre se développe surtout autour de l'électrique et un peu autour du GNV. Il y a donc plus de chance d'atteindre les objectifs souhaités pour 2026. Mais il y a encore un gros travail des constructeurs, notamment sur le manque d'auto-



© CHRISTOPHE POUGET

nomie des véhicules électriques. Même si ça commence à venir... Et se pose le problème des bornes électriques qu'il n'est pas possible d'installer partout en ville.

Comment les salariés qui n'ont pas de véhicules compatibles avec la ZFE pourront rejoindre leur dépôt ou leur chantier ? Vous allez organiser des systèmes de navettes ?

Des navettes non. Le respect des critères de la ZFE ne pourra fonctionner que si l'offre des transports en commun se développe très fortement, en termes de zones de déserte, de fréquence, et de coût. Pour ceux qui n'ont pas possibilité d'acheter ou de brancher un véhicule électrique, je rappelle que certains véhicules essence sont encore admis.