

La Fédération du BTP de l'Isère, compte 700 entreprises adhérentes, elle représente près de la moitié des 30450 salariés du BTP en Isère (emplois locaux). Parmi ces 700 entreprises environ 450 d'entre elles sont amenées quotidiennement à intervenir dans le périmètre de la ZFE.

Depuis la mise en place de la « ZFE véhicules pro » et malgré les crises qui se succèdent depuis 2020 comme celles du Covid, de l'énergie, des prix des matériaux et maintenant celle du logement... la Profession a fait de gros efforts financiers pour renouveler sa flotte de véhicules en composant avec une offre des constructeurs peu, voire pas adaptée pour répondre aux contraintes imposées par le calendrier de la ZFE.

Selon l'offre disponible à ce jour les entreprises pour leurs PL (poids lourds) et VU (véhicules utilitaires) sont au mieux équipées de véhicules Crit'Air 2 et à la marge de VU électriques peu compatibles avec les métiers exercés ou encore de quelques véhicules au gaz.

Aujourd'hui, il leur est très difficile d'optimiser encore leur flotte pour deux raisons, d'une part l'offre des constructeurs reste peu mature et d'autre part financièrement elles sont à la limite de leur capacité. En effet, selon l'étude de la Cellule Economique Régionale de la Construction Auvergne Rhône-Alpes, (CERC) menée il y a deux ans auprès de 815 entreprises du BTP en AURA, la durée de vie moyenne d'un PL est de 17 ans et celle d'un VU de 14 ans.

Concrètement, la cadence imposée initialement par le calendrier de la ZFE n'est pas compatible avec les durées d'amortissement des véhicules des entreprises du BTP.

La décision de décaler le calendrier de la ZFE, empreinte de pragmatisme et de bon sens, est nécessaire pour laisser le temps à l'offre de véhicules et d'infrastructures de se développer et de se diversifier de manière durable. Il est temps de laisser le temps au temps d'autant plus que la qualité de l'air n'a cessé de s'améliorer ces dernières années.

Toutefois, il n'est absolument pas certain que l'offre des constructeurs ait évolué de manière significative en 2028. En effet, beaucoup de constructeurs n'ont pas encore clairement défini leur politique de développement en matière de véhicules « propres ». Les choix d'investissement des entreprises en la matière, ne pourront se faire par défaut, l'offre devra être pérenne au risque de ne pas pouvoir répondre aux exigences de la ZFE et de les fragiliser financièrement.

A ce jour, la Fédération du BTP de l'Isère se prononce en faveur du **report** de l'interdiction des Crit'Air 2 pour les VUL et PL à 2028 mais s'interroge quant à l'évolution de la compatibilité de l'offre avec le futur calendrier de la ZFE.

Le Président,

Bertrand CONVERSO