ÉDITO

AVANCER ENSEMBLE

Nous sommes très heureux de partager avec vous une initiative originale et engagée à travers cette nouvelle lettre d'information.
Très heureux parce qu'il s'agit d'une thématique essentielle sur laquelle nous voulons, nous devons nous mobiliser : celle de la transition écologique. Très heureux parce que c'est la première fois qu'une Fédération choisit de s'exprimer ainsi, sur un thème transversal qui sollicite à la fois des expertises croisées, des regards extérieurs compétents, des témoignages du terrain, la réalité des faits et la vérité des chiffres.
Ce support manifeste notre positionnement d'acteur impliqué du territoire. Nous avons choisi de le nommer «La lettre E». E comme environnement, écologie, engagement... le champ des possibles est tellement ouvert. Mais ce qui fédère ces possibles dans une vision, c'est bien l'écocitoyenneté dont nous faisons preuve au quotidien dans nos activités.
Chartes de chantiers propres, gestion de nos déchets, réemploi des matériaux... Voilà des années que nos entreprises ont intégré la dimension environnementale dans leurs métiers, dans leurs pratiques.
Cette Lettre permettra de mettre en valeur cette intégration, de raconter ce qui existe, de décrire l'état de l'art de nos solutions. Et, aussi, dans cette forte dynamique collective qui est celle de notre Fédération, de **montrer les voies à explorer pour avancer ensemble vers des horizons plus cléments**. Elle sera un rendez-vous régulier, afin de vous accompagner au mieux sur les enjeux qui vous sont prioritaires: en témoigne un des sujets de ce premier numéro, la ZFE, dont les échéances et les modalités nécessitent plus que jamais des éclairages et des prises de position.

"CE QUI FÉDÈRE CES POSSIBLES DANS UNE VISION, C'EST BIEN L'ÉCO-CITOYENNETÉ DONT NOUS FAISONS PREUVE AU QUOTIDIEN DANS NOS ACTIVITÉS."

Samuel Minot, Président de BTP Rhône et Métropole

CONTEXTE & ENJEUX

LA ZFE : UN OUTIL DE SANTÉ PUBLIQUE

Avec des niveaux de pollution liée au transport routier qui dépassent régulièrement les seuils autorisés et les recommandations de l'OMS*(voir page 3), l'agglomération lyonnaise a été l'un des premiers territoires français visés par l'Europe pour la mise en place d'une Zone à faibles émissions. Anticipé dès 2017 par le précédent exécutif de la Métropole, né officiellement le 1er janvier 2020, ce dispositif s'inscrit comme l'un des outils phares du plan d'actions Oxygène. Aux côtés d'autres leviers tels que la diminution du trafic, le développement de solutions alternatives, le développement de l'éco-conduite ou encore l'optimisation du dernier kilomètre, la ZFE, à travers l'accélération du renouvellement des véhicules anciens en faveur de motorisations moins polluantes, contribue à répondre à un objectif de santé publique majeur**(voir page 3).

L'executif en place a renforcé le rythme de son déploiement, avec une progressivité resserrée et l'intégration des véhicules particuliers dès cette année.

En perspective, l'horizon de sortie du diesel en 2026 constitue une échéance problématique pour de nombreux professionnels.

Si la Métropole de Lyon se veut pragmatique et à l'écoute de ces derniers (voir l'interview de Jean-Charles Kohlhaas en page 3), notamment à travers des aides, des dérogations et des calendriers adaptés, **BTP Rhône et Métropole s'est rapidement mobilisée sur plusieurs fronts :** un cycle de webinaires a débuté en décembre 2021 pour informer les adhérents des solutions possibles ; des études détaillées ont été commandées pour apprécier le plus finement possible l'évolution des flottes ; enfin, et surtout, un groupe de travail dédié participe à la concertation lancée par la Métropole auprès des acteurs économiques, de manière à faire remonter concrètement les freins et difficultés des adhérents.

BTP RHÔNE ET MÉTROPOLE

L'ÉTAT DE LA FLOTTE DU BTP DANS LE RHÔNE

98% DE LA FLOTTE POSSÈDENT LA VIGNETTE CRIT'AIR 2 ET +

82% DES VÉHICULES UTLITAIRES POSSÈDENT LA VIGNETTE CRIT'AIR 2 ET -

53% DES POIDS LOURDS POSSÈDENT LA VIGNETTE CRIT'AIR 2 ET -

LA LETTRE E

LA LETTRE ÉCO-CITOYENNE **DU BTP**

N°1

JAN/FÉV 2022

TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS URBAINS

DANS CE NUMÉRO

Samuel MINOT

Jean-Charles KOHLHAAS

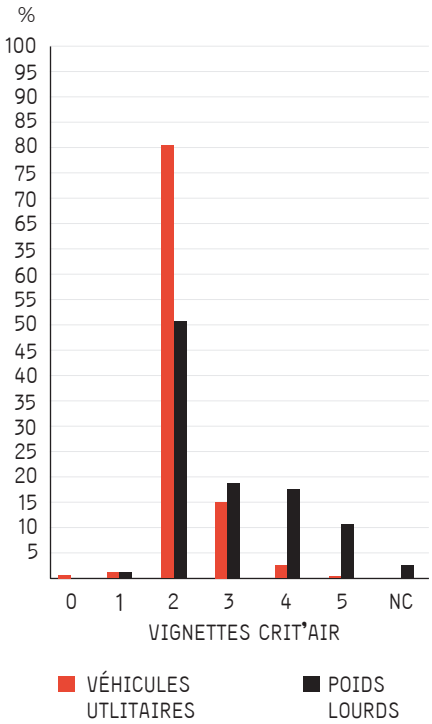
Olivier DUNAND

Pascal ROYER

Éric BOUVARD

Manuel DA MOTA

LE PARC EN VIGNETTES



Station de recharge gaz GRDF / **Corbas**

PISTES DE RÉFLEXION

ELECTRICITÉ, GAZ, HYDROGÈNE : QUELLES SOLUTIONS POUR S'ÉQUIPER ?

2026, c'est demain. Mais les perspectives énergétiques et économiques des véhicules sont si mouvantes qu'il est impossible aujourd'hui de dire concrètement de quoi leur avenir sera fait. Seule certitude : la fin du diesel est également celle de la solution universelle, qui convenait à toutes les utilisations professionnelles, tous les types de véhicules. L'heure est donc aux compromis et aux réponses individualisées, comme l'explique Rémi Berger, directeur de l'Innovation pour le cluster européen CARA.

«Tout le schéma opérationnel des VUL est à repenser, souligne-t-il. Par exemple, changer de véhicule en fonction du lieu où l'on intervient. Ou procéder à une refonte complète des processus de transport et stockage des outils.»

S'équiper à l'heure actuelle n'est pas simple car l'état de l'art ne donne que des indications à date : l'électrique n'offre pas encore suffisamment de puissance ni d'autonomie ; le gaz et les biocarburants doivent encore évoluer vers des solutions à la fois «ZFE compatibles» et assez rentables pour les constructeurs ; l'hydrogène manque à la fois de molécules et de stations de recharge disponibles.

> "LES ENTREPRISES NE SONT PAS SEULES"

Mais les pistes d'évolution à court et moyen termes sont prometteuses : innovations comme la technique du rétrofittage*, arrivée de nouvelles générations de véhicules... Et surtout, les entreprises ne sont pas seules pour affronter ce changement radical de paradigme.

«Les métropoles ont une vision de plus en plus pragmatique des usages professionnels et des problématiques liées aux ZFE, précise Rémi Berger. Elles proposent des dispositifs d'accompagnement associant aides financières, conseils et dérogations possibles. Et nous ne sommes pas à l'abri d'une bonne surprise qui rebattrait les cartes : les changements contraints sont aussi connus pour entrainer une forte dynamique d'innovation.»

*changement d'une motorisation diesel vers une solution électrique ou gaz

MONTANTS DES AIDES ACCORDÉES PAR LA MÉTROPOLE DE LYON POUR L'ACHAT OU LA LOCATION LONGUE DURÉE D'UN VÉHICULE PROPRE :

POIDS LOURD 100 % ÉLECTRIQUE OU AU GAZ NATUREL : 10 000 € (HYDROGÈNE : 13 000 €)

VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER 100 % ÉLECTRIQUE OU AU GAZ NATUREL : 5 000 € (HYDROGÈNE : 8 000 €)

TRIPORTEUR OU VÉLO CARGO 100 % ÉLECTRIQUE : 3000 € MÉCANIQUE : 1000 €

RETROFIT VERS ELECTRIQUE OU GNV : VUL : 3000 € PL : 6000 €

ENTRETIEN

“DES DÉROGATIONS SERONT ACCORDÉES QUAND CELA SERA NÉCESSAIRE”

Jean-Charles Kohlhaas est vice-président de la Métropole de Lyon en charge des déplacements, des intermodalités et de la logistique urbaine.

Depuis le 1er janvier, les véhicules utilitaires et poids-lourds dont le Crit'Air est supérieur à 2, ne peuvent plus circuler sur la zone ZFE. Savez-vous si les entreprises se sont mises en conformité ?

Quelques entreprises ont profité des dispositifs d'accompagnement, mais moins que prévu. Sans doute parce que les contrôles sont peu effectifs et que le règlement des aides était mal adapté. Nous le révisons en ce début d'année.

Que dire aux entreprises qui viennent de changer leur parc, souvent en diesel Crit'Air 2, et devront à nouveau le faire pour être en conformité avec la fin du diesel en 2026 ?

Pour celles qui ont acquis récemment des véhicules diesel par absence de visibilité, l'objectif est bien de fixer le calendrier complet et de se donner 5 ans, plus les dérogations, pour atteindre la fin progressive du diesel en 2026 sur le centre de la Métropole et quelques années de plus au-delà. Toutes les entreprises n'interviennent pas quotidiennement sur cette zone.

Les ateliers que vous avez mis en place pour mieux appréhender les problématiques du monde économique face à la ZFE viennent de se clore, des décisions doivent être annoncées en mars. Prendront-elles en compte le manque d'offre en véhicules électriques adaptés au monde professionnel et le manque de prises en charge rapide ?

L'offre en véhicules électriques explose, comme on l'a vu lors du salon SOLUTRANS, elle va continuer à progresser fortement d'ici à l'échéance de 2026. Des dérogations seront accordées quand cela sera nécessaire. Le déploiement des bornes de recharge est en cours et le gouvernement a lancé un plan massif. L'énergie électrique n'est pas la seule solution, mais semble assez pertinente pour le périmètre central.

Et les désespérantes contraintes du gaz naturel pour les poids-lourds ?

La seule contrainte du GNV réside aujourd'hui dans la faiblesse des infrastructures d'avitaillement. Là aussi, la Métropole souhaite développer les infrastructures de recharge. L'engouement des transporteurs de passagers pour les cars GNV montre bien qu'il n'y a pas de raison de désespérer du GNV.

• VÉHICULES BÉNÉFICIANT D'UNE DÉROGATION JUSQU'À FIN 2022 PROLONGÉE JUSQU'À FIN 2025

*

Concentration moyenne Oxyde d'azote (NOx) : 15 200 pers. exposées au-delà des seuils réglementaires
Concentration moyenne PM2,5 : 889 800 pers. exposées au-delà des recommandations OMS, en 2019.

**

Santé Publique France estime à 7% la part des décès attribuables en France à la pollution de l'air aux particules (PM2,5) soit 40 000 décès par an et à 1% la part de ceux attribuables à la pollution de l'air par le dioxyde d'azote (NO2) soit 7 000 décès.

2/3

DE LA POLLUTION EN NOx* EST DUE AUX TRANSPORTS ROUTIERS SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

* oxyde d'azote

RETOUR D'EXPÉRIENCE

“NOUS AVONS TOUS DES INTÉRÊTS COMMUNS À TROUVER DES SOLUTIONS”

• DERNIERE MINUTE

LORS DE LA DÉLIBÉRATION DU 24 JANVIER 2022, LA MÉTROPOLE DE LYON A PROLONGÉ JUSQU'À FIN 2025 LES DÉROGATIONS TEMPORAIRES QUI COURAIENT JUSQU'À FIN 2022

Pascal Royer est le directeur d'établissement d'Eiffage Route Centre Est, et animateur de l'Observatoire de la commande publique de BTP Rhône et Métropole.

Comment votre entreprise se met-elle en conformité avec la ZFE ?

Concernant nos véhicules utilitaires, ils sont en diesel Crit'Air 2, car les véhicules électriques manquent encore d'autonomie. Je parle d'autonomie réelle avec des véhicules chargés ou qui tirent des remorques. Il manque encore l'offre constructeurs qui répondra à nos besoins pour être prêts à la fin du diesel en 2026.

Le gros problème, ce sont les poids-lourds ?

Les poids lourds ont, dans le TP, une durée d'amortissement très longue comparée aux métiers de transport, entre dix et quinze ans. Nous avons pu discuter avec la Métropole il y a deux ans et obtenir des dérogations. Nous sommes proactifs, nous cherchons des idées et des solutions, mais il nous manque les offres constructeurs pour investir sur de nouveaux camions compatibles avec la ZFE. Nous avons investi dans un camion au gaz, mais ce n'est pas satisfaisant à l'usage... Il faudra donc renouveler les dérogations qui prennent fin le 31 décembre 2022, c'est vital. Même si nous pouvons avoir quelques camions Crit'Air2, nous ne pouvons pas nous raccrocher à autre chose, par simple manque d'offre.

Vous sentez-vous entendus par les décideurs politiques ?

Oui. Le dialogue existe, notamment par le biais de la fédération BTP Rhône et Métropole. Nous avons tous des intérêts communs à trouver des solutions. La profession ne s'est pas reposée sur ses lauriers, les entreprises de travaux publics se challengent pour être de plus en plus vertueuses, nous avançons main dans la main avec les collectivités.

“NOUS ATTENDONS UNE SÉRIE DE DÉCISIONS DE LA MÉTROPOLE POUR LE MOIS DE MARS”

Président de l’entreprise Bouvard*, et de la section Equipement technique de BTP Rhône et Métropole, Éric Bouvard s’investit sur tous les champs 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. Et 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 compatibles 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.

Mais 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 le mois de mars. 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.

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 chances d’atteindre les objectifs souhaités pour 2026. Mais il y a encore un gros travail des constructeurs, notamment sur le manque d’autonomie 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.

> “IL Y A ENCORE UN GROS TRAVAIL DES CONSTRUCTEURS, NOTAMMENT SUR LE MANQUE D’AUTONOMIE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES”

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 desserte, de fréquence, et de coût. Pour ceux qui n’ont pas possibilité d’acheter ou de brancher un véhicule électrique, je rappelle que la grande majorité des véhicules essence sont encore admis.

*Plomberie, chauffage, couverture zinguerie. Siège : Vaulx-en-Velin

LES CHIFFRES À RETENIR

LES VÉHICULES UTILITAIRES DÉRIVÉS VP PARCOURENT EN MOYENNE 70 KILOMÈTRES PAR JOUR

LES FOURGONS, CAMIONNETTES ET FOURGONNETTES PARCOURENT ENVIRON 50 KILOMETRES PAR JOUR

LES CAMIONS PORTEURS DE 13 À 40 TONNES PARCOURENT ENTRE 75 ET 90 KILOMETRES PAR JOUR

TÉMOIGNAGE

L'ÉLECTRIQUE À L'ÉPREUVE DU TERRAIN

Olivier Dunand, conducteur de travaux chez Reppelin Entreprise (Chassieu), spécialisée dans les traitements de façades extérieures, a fait l'essai d'une kangoo électrique. Bilan : oui, mais sous réserves...

"J'ai deux outils pour mon travail, mon téléphone et ma voiture. C'est dire la place de la voiture. Je l'utilise pour faire le tour des chantiers en transportant souvent du petit matériel. Je passe donc la moitié de la journée assis au volant, pour une moyenne de 150 kilomètres par jour, soit une charge de batterie. Avec François Reppelin, nous avons choisi une Kangoo électrique, avec l'idée de faire un test, voir si c'était « jouable ». Je suis plutôt sensible à la préservation de l'environnement, je suis donc le bon client pour ce genre d'expérience. ***Premier constat : il a fallu changer mes habitudes****. Tout optimiser, parce que je suis limité dans mes déplacements, et que ce modèle de véhicule ne charge pas très rapidement. Neuf heures de charge sur une prise domestique, cinq sur une borne que nous avons fait installer sur le site de l'entreprise. Cela reste long. La contrainte, surtout en hiver, c'est donc de manquer de « jus » et de devoir repousser certaines choses. Dans tous les cas,* ***il me faut maintenant faire preuve de stratégie si je veux pouvoir rentrer le soir****. Cela dit, l'expérience montre que si les chantiers sont limités à la métropole, le véhicule électrique peut faire l'affaire. Pour le reste, il faut vraiment développer la rapidité de charge, le nombre de bornes, et l'autonomie des batteries. Sinon, elle est très agréable et au moins je ne brûle pas des litres de gas-oil ".*

POINT DE VUE

"POUR RÉPONDRE À NOS BESOINS NOUS DEVONS AVOIR UN TRIPTYQUE GAZ-ÉLECTRICITÉ-DIESEL"

Manuel Da Mota, 43 ans, est le président depuis 2005 du groupe de travaux publics MD, (113 personnes-5 filiales) dont le siège est à Mions.

Comment préparez-vous votre entreprise à mieux respecter l'environnement ?

Depuis 3-4 ans, nous essayons les nouvelles technologies, notamment sur nos véhicules. Nous sommes aujourd'hui à 69 % de véhicules propres et notre moyenne Crit'Air tourne autour de 1,5. Cela dit, il existe des limites techniques et économiques à nos efforts.

Quelle a été votre action ?

Pour nous, le véhicule électrique ne peut pas être dédié à tous les besoins. Les VL électriques, des Zoe, sont attribués à ceux qui travaillent dans Lyon. Les VL hybrides, Clio et 3008, permettent d'aller un peu plus loin. Nous avons aussi des Kangoo électriques et des Doblo au gaz. Pour nos camions bennes 3,5 T, nous avons des diesel classiques Crit'Air 2 et quatre fonctionnant au gaz. Et enfin nous avons aussi une - et bientôt deux - mini pelle au gaz. Nous avons essayé des camions électriques, vraiment plus chers, mais l'autonomie n'est que de 130 km, soit une demi-journée de travail. Et enfin nous avons installé des bornes de recharge rapide sur le site de l'entreprise. Pour être vertueux tout en respectant nos besoins, nous devons avoir ce triptyque gaz-électricité-diesel.

Quelles sont les contraintes du gaz pour vos 3,5 T et poids lourds ?

A Mions, nous avons la chance d'être proches d'une station, le problème reste tout de même le manque de sites délivrant du GNV. Si une entreprise a la volonté de prendre des camions aux gaz, sans station à proximité, elle n'investira pas. En plus, il faut attendre aujourd'hui plus d'un an pour être livré ! Autre exemple de limite technique : nous voulions passer nos aspiratrices au gaz, mais nous perdions en puissance, ce qui n'est pas possible pour du matériel loué.

Financièrement vous vous y retrouvez ?

Honnêtement non, c'est un investissement à long terme et un état d'esprit.

"UN INVESTISSEMENT À LONG TERME ET UN ÉTAT D'ESPRIT."

Pour 2026, il faudra de nouveau changer vos véhicules diesel Crit'Air 2...

Oui, si cela reste d'actualité. Car changer une flotte complète coûte très cher. Toute la profession a envie de bien faire, mais il nous faut du temps et des prix à la baisse. Je ne pense pas que nous soyons prêts à payer 60 à 70 % de plus le prix de location d'un camion électrique pour être à zéro émission. D'autant qu'il en faudrait deux pour effectuer le travail d'un camion diesel à cause des problèmes de batterie : une le matin, une l'après-midi. Il faut donc que les pouvoirs publics nous aident financièrement pour arriver à zéro émission. 2026 c'est donc selon moi un peu tôt pour que l'on puisse tout renouveler ; surtout, je le répète, que techniquement on ne sait pas encore faire.

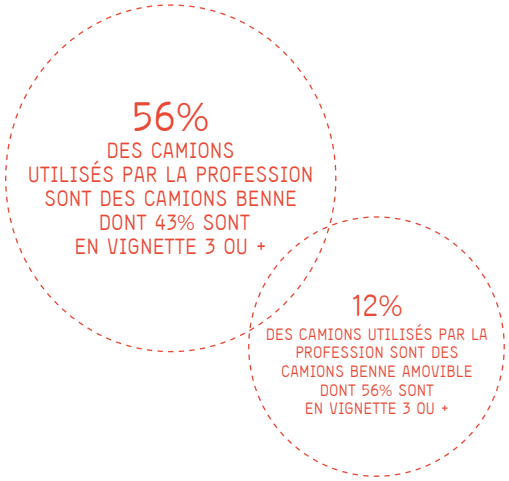
LE PARC EN CHIFFRES

↓ 92 %

DE DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE NOX ET DE PARTICULES ENTRE LA NORME EURO 3 (PL DES ANNÉES 2000) ET LA NORME EURO 6 (PL DEPUIS 2014)

[!] 52% DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS AURONT MOINS DE 10 ANS EN 2026

[!] 64% DES POIDS LOURDS AURONT MOINS DE 15 ANS EN 2026 ET NE SERONT DONC PAS ENCORE AMORTIS



↑ 29 %

D'AUGMENTATION DE LA PART DE POIDS LOURDS DE LA PROFESSION CLASSÉS CRIT'AIR 2 ET - EN 3 ANS

INNOVATIONS

POLLUTION : ALLER PLUS LOIN AVEC MEERSENS

Une plateforme de data environnementale d'aide à la mobilité urbaine.

La société Meersens commence à déployer et à tester une solution brevetée particulièrement innovante et intéressante pour les acteurs de la mobilité, et en particulier pour les véhicules confrontés aux nouvelles règles du respect de l'environnement. Mandatée par des constructeurs automobiles, elle a mis au point des outils de modélisation en temps réel de l'environnement tels que la qualité de l'air et du bruit avec une résolution de 10 mètres par 10 mètres.

Cette analyse de l'environnement génère des alertes via votre GPS ou écran pour vous enjoindre à lever le pied quand la pollution de l'air est moins bonne ou quand on rentre dans une ZFE, à passer en mode électrique si vous êtes en hybride, ou encore à privilégier un itinéraire plutôt qu'un autre. La solution Meersens fonctionne aussi pour les piétons et les cyclistes en leur indiquant quel chemin le moins pollué emprunter.

PERSPECTIVES

LES PROPOSITIONS DU BTP

Trajets de proximité d'où un faible kilométrage*, travaux de dépannage ou d'urgence, véhicules équipés d'outils ou d'ateliers, durées d'amortissement longues, solutions adaptées non existantes à ce jour, les entreprises doivent faire face à des problématiques plurielles. Elles doivent être accompagnées dans leur démarche vertueuse et ont fait la preuve de leur engagement (cf. chiffres ci-contre). Les solutions techniques encore trop peu adaptées, en cours de développement ou absentes impliquent un engagement de l'Etat auprès des industriels pour permettre aux entreprises de s'équiper à bon escient.

*

DÈS À PRÉSENT :

Renouveler les dérogations de 3 ans pour les camionnettes et camions de la profession : (CTTE et CAM BENNE, CTTE et CAM BEN AMO, CAM BETON, CTTE et CAM PTE ENG) : malgré les efforts déjà importants réalisés, encore 47% des camions sont Crit'Air 3 ou plus.

Ces dérogations viennent d'être reconduites jusqu'à fin 2025 par la Métropole de Lyon lors de sa délibération du 24 janvier 2022.

Elargir les aides aux VUL et PL gaz hybrides : la plupart des offres gaz sont hybrides avec un petit réservoir essence ou diesel mais n'ont à ce jour pas droit aux aides.

Développer l'offre de transports en commun (fréquence, horaire) en direction des zones d'activité pour permettre aux salariés l'accès à leur entreprise.

*

EN VUE DE L'ÉCHÉANCE ANNONCÉE 2026 :

Permettre aux VUL et PL du secteur achetés depuis 2016 de continuer à circuler le temps de leur amortissement (10 ans pour un VUL, 15 ans pour un PL).

Maintenir les VASP en dérogation permanente.

Assurer une dérogation individuelle pour les VUL et PL de vignette Crit'Air 2 et 3 dont le coût de l'équipement dépasse 50% de la valeur du véhicule.

Permettre une dérogation individuelle pour les VUL ou PL pour lesquels il n'existe pas d'offre adaptée.

Maintenir des couloirs d'accès vers les espaces de logistique urbaine envisagés pour que la profession puisse y accéder.

teambtp

BTP RHÔNE ET MÉTROPOLE

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Samuel Minot

RÉDACTION
Anne-Françoise Sarger
Philippe Lecoq

DESIGN ET MAQUETTE
Paul Bourgey

IMPRESSION
Imprimerie Delta

COMITÉ DE PILOTAGE
François Reppelin
Oriane Viguier
Bruno Médori
Sylvie Blès-Gagnaire
Olivier Brunet
Frédéric Wolf
Sophie Stradiotto