

Intervention Jacques Picard

## Nouveaux Véhicules Urbains

CR du 13 février 2014

Permettez moi de dire d'abord le plaisir que j'ai eu à animer ce groupe de travail sur les NVU et j'en profite pour remercier Cyrinne Catahier et Vincent Moutarde de la direction des transports qui ont porté opérationnellement ce travail.

Une remarque d'abord : nous élaborons une politique publique par un travail en amont avec les acteurs de la filière. Il y a là une démarche participative très efficace.

Ce GT a auditionné sous une forme très dynamique (10 mn par intervenant par cycle de huit intervenants) près de 50 acteurs majeurs intervenants dans les NVU : chercheurs, innovateurs, acteurs de l'électromobilité, constructeurs automobiles, grandes entreprises (La Poste), prestataires de véhicules serviciels etc...

Nous avons travaillé sur une idée large du NVU, intégrant le fait que la mobilité évitée est le transport le moins polluant et le moins cher à produire amenant aussi une réflexion sur les espaces de co-working intégrés dans une autre politique régionale (comme le kw/h le moins cher est celui que nous n'avons pas à produire...).

Le NVU se définit finalement assez facilement :

- Une motorisation vertueuse évitant les GES intégrant tout ce qui existe en biogaz et GNV voiture hydrogène et véhicules hybrides (et on se rappellera que dans un autre rapport de cette séance, c'est la méthanisation productrice de biogaz qui est mise en oeuvre).
- Les véhicules serviciels partagés et on n'oublie pas qu'une véritable révolution de la mobilité est en route autour du covoiturage et des opérateurs en charge. Le nombre de personnes concernées explose, toutes générations confondues.
- Enfin, des véhicules légers, entre le vélo électrique, le triporteur de livraison du dernier kilomètre et la plus petite des voitures électrique comme la tweezy. Il y a dans ce domaine (par exemple micro véhicule de taxi collectif autoguidés) un puit d'innovation en IDF qu'il nous faut alimenter.

C'est une politique très concrète comprenant qui nous est proposée :

1°) Le développement des bornes de recharges, capital pour le développement de cette mobilité pour le grand public, avec une bonification de 25% de l'aide des bornes intégrant 50% d'énergie renouvelable.

On notera à ce propos que notre groupe reste antinucléaire mais que l'électromobilité, via les flottes captives, est possiblement un amortisseur de production d'énergies intermittentes (vent, soleil) par leur capacité à choisir le moment de leur charge. La recherche et innovation pourrait produire un programme sur ces questions : stockage, lissage et production...

2°) Les stations de compression dont certaines sont attendues depuis 20 ans en banlieue : Lille roule au biogaz depuis 5 ans. Nous pouvons en faire autant.

3°) L'aide aux véhicules partagés dont il s'agit de développer l'usage et l'interopérabilité.

On notera d'ailleurs que les NVU seront rapidement privilégiés sur les projets de couloirs réservés en cours sur l'A1 et dans un futur proche sur l'A10 comme nous l'a confirmé le directeur des routes, auditionné.

L'enjeu du périurbain dans cette mobilité partagée est fort. Deux de nos Parcs naturels régionaux (Gâtinais et Vexin) sont dans une démarche d'étude très intéressante à ce sujet.

Ce rapport NVU est un élément important de notre stratégie de mobilité durable qui va s'incarner dans quelques semaines par le vote du PDUIF et du PLMd qui lui est lié. C'est pourquoi nous voterons ce rapport avec enthousiasme.