

**Intervention de Pierre Serne, Vice-président en charge des transports et des  
mobilités**  
**Rapport Nouveaux Véhicules Urbains (NVU)**  
**Conseil régional du 13 février 2014**

Cher(e)s ami(e)s,

Le rapport concernant les Nouveaux Véhicules Urbains (NVU) que je vous présente lors de cette séance, s'appuie sur les préconisations nouvelles du PDUIF, qui sera adopté en séance plénière en juin 2014, et a pour objet principal la lutte contre la pollution atmosphérique due aux véhicules thermiques mais aussi à l'encombrement de véhicule inadapté à la ville.

Il intervient suite au rapport du groupe de travail dont j'avais confié la responsabilité à Jacques Picard que je remercie pour son implication.

Ce dispositif NVU permettra, entre autre, à la Région d'aider les collectivités locales à doter leurs territoires d'infrastructures de recharge publiques. Ces recharges permettront ainsi de donner l'impulsion nécessaire à l'essor des véhicules utilisant des motorisations plus respectueuses de l'environnement, en offrant une réelle alternative à celles existantes. Le frein principal au déploiement, et à la création d'emplois qualifiés attenante, de cette nouvelle flotte de véhicules étant, comme vous avez déjà pu l'apprendre dans les médias ces dernières semaines, le manque de possibilités de rechargements. Plusieurs territoires de grande couronne sont d'ores et déjà candidats à cette nouvelle politique ce qui atteste d'une attente véritable de la part des collectivités locales, gage de réussite d'une politique publique.

J'ai souhaité associer à ces nouveaux véhicules urbains les pratiques de covoiturage et d'autopartage qui offrent de réelles alternatives au véhicule individuel motorisé et qui permettront d'avoir une mobilité plus apaisée à l'avenir en Ile de France et des effets positifs sur notre environnement. Pour rappel, deux données distinctes et complémentaires concernant l'usage de la voiture, actuellement il y a 1,2 personnes par véhicule en moyenne en Ile de France et les sociétés d'autopartage estime qu'un véhicule mutualisé (en réseau de surface) a la capacité de remplacer 10 à 15 véhicules personnels.

Vous pourrez lire ci-dessous les détails de ce rapport NVU :

La Région s'appuiera ainsi sur 3 dispositifs :

- Une aide au développement du réseau de bornes de recharge publiques destiné aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables (voitures, vélos électriques, véhicules utilitaires légers...)
- Une aide à la réalisation de stations de compression mutualisées au gaz naturel, au biogaz, voire à air comprimé pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds
- Une aide au développement des réseaux de NVU serviciels à usage partagé.

Dès 2014, nous disposons au sein du budget transports d'une enveloppe permettant un démarrage rapide et ambitieux de ces 3 dispositifs, notamment après l'amendement déposé lors de la plénière budgétaire par le groupe PS.

➤ *Les bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables*

Le développement rationnel de l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables nécessite qu'un réseau étendu de bornes de recharges électriques, se développe sur le territoire francilien.

**La Région souhaite conformément aux recommandations du rapport Hirtzman que son territoire soit irrigué par 40.000 points de recharge, dont 16.000 points de recharge publics implantés sur voirie d'ici à 2020.**

Ces objectifs seront repris dans le PDUIF révisé.

Afin que les véhicules électriques acquis par les entreprises et les particuliers puissent se déplacer sur l'ensemble du territoire il importe que les points de recharge soient **répartis de la manière la plus rationnelle possible**.

Ainsi, le dispositif qu'il est proposé d'adopter comporte des seuils destinés à éviter que l'aide régionale ne débouche sur un suréquipement de certains territoires, alors que d'autres, en particulier en grande couronne, en seraient dépourvus.

Le dispositif qu'il est proposé d'adopter s'applique exclusivement aux bornes **d'usage public**, implantées sur la voie publique. En parallèle, la Région encourage les acteurs privés (gestionnaires de stations service, centre commerciaux, gestionnaire d'espace de stationnement...) à intervenir sur les espaces qui leur appartiennent ou qu'ils utilisent à des fins commerciales afin d'y implanter des bornes. Néanmoins ces équipements ne seront pas éligibles à l'aide régionale.

De même, des bornes réservées à certains usagers, par exemple aux abonnés à certains services mais interdits à d'autres, sont exclues du bénéfice des aides régionales.

Enfin, la Région impose aux maîtres d'ouvrage, pour bénéficier de ses financements, que les bornes soient interopérables et, bien entendu, conformes aux préconisations techniques nationales et européennes.

Les bornes de recharges peuvent être intégrées à une offre de véhicules serviciels, à la condition que l'ensemble des règles d'éligibilité du dispositif soient respectées.

Les bornes de recharges qui recourront pour plus de 50 % aux énergies renouvelables, même pour les bornes de recharges accélérées, se verront appliquer un bonus sur le taux de base de l'intervention de la Région, fixé à 40%.

Le dispositif régional ne sera pas exclusif d'autres aides publiques, à la condition que les règles de financements imposées par la loi, ou relevant de la réglementation européenne soient respectées.

➤ *Les stations de compression au gaz naturel et biogaz pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds*

Le secteur de la logistique des derniers kilomètres s'avère particulièrement adapté à l'usage massif de véhicules roulant au gaz naturel et au biogaz, particulièrement pour les secteurs du bâtiment, des travaux publics et de la grande distribution.

Pour cela, les professionnels soulignent la nécessité de faire émerger un maillage opérant de stations de compression au gaz naturel et au biogaz, pour les soutenir dans leurs efforts de renouvellement des flottes. Aujourd'hui, un tel maillage des stations de compression n'existe pas. De ce point de vue, l'Île-de-France est en retard sur nombre d'autres régions métropolitaines européennes.

La présentation concomitante à cette séance du présent rapport et du rapport sur la stratégie de développement de la méthanisation en Île-de-France est l'occasion de mettre en synergie les différentes politiques régionales concernant cet important vecteur du développement des énergies renouvelables et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Il convient de se référer au rapport « méthanisation » pour apprécier l'intérêt environnemental et économique de cette filière.

Le dispositif qu'il est proposé d'adopter dans le cadre du rapport NVU aura pour objectif ainsi qu'il est détaillé en annexe à la délibération, soit de faire évoluer des stations existantes à usage privé pour les mutualiser, soit de créer des stations à usage public.

Ce dispositif de nature expérimentale s'appliquera dans un premier temps à la création de 4 à 6 stations de nature, d'importance et de localisations variées.

Ces stations devront être situées dans des emplacements stratégiques, facilement accessibles par le plus grand nombre possible d'entreprises utilisant des véhicules utilitaires de plus de 3,5 T.

L'utilisation significative du biogaz comme source d'approvisionnement est vivement encouragée et un taux de subvention plus attractif sera appliqué, dès lors que le biogaz sera produit localement.

Le dispositif reste très ouvert pour autoriser l'émergence de démarches innovantes en termes de technologies ou de montage juridique.

Il conviendra, à l'issue de cette première expérimentation, d'en tirer les enseignements utiles avant d'envisager toute généralisation de la démarche. A cet effet, un bilan chiffré et documenté ainsi, le cas échéant, si l'intérêt régional est démontré, qu'un plan de déploiement dûment chiffré et évalué seront présentés en Commission Permanente.

### ➤ *Les services partagés et mutualisés de NVU*

Comme le préconise le rapport de synthèse du groupe de travail régional relatif aux nouveaux véhicules urbains, « le périurbain doit être la cible des expérimentations en matière de NVU avec les services associés dont l'auto-partage. » Le troisième dispositif composant la politique régionale de développement des NVU permettra de mettre en œuvre cet objectif.

La loi de **modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles** a inscrit dans le code des transports une définition désormais stabilisée de l'autopartage.

*« Art. L. 1231-14. – L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »*

La loi a également posé les limites de l'intervention des collectivités ou organismes publics en ce domaine : « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. »

Les expérimentations d'autopartage de NVU éligibles à l'aide de la Région ne concerneront donc que les territoires pour lesquels une carence de l'offre privée est objectivement démontrée.

Par ailleurs, les expérimentations pourront porter sur tout type de véhicule répondant à la définition des NVU et ne sont donc pas réservées aux voitures électriques.

Les services eux même pourront porter sur différents types de mutualisation intervenant obligatoirement dans le cadre d'un service public, au sens de la loi MAPTAM.

Les promoteurs des projets devront impérativement démontrer l'interopérabilité matérielle des systèmes avec les autres services existants sur tout le territoire régional.

Les services visant les vélos à assistance électrique, qui représentent un mode de déplacement qui est susceptible de connaître un fort développement à court terme seront également encouragés.

Ainsi, la création de stationnements sécurisés comportant des bornes de recharges adaptées, à proximité des grands générateurs de déplacements ou des zones à forte densité de logements seront également éligibles à l'aide régionale au titre de ce dispositif. En effet, les coûts d'acquisition élevés d'un vélo électrique nécessitent de rassurer les usagers sur les risques de vols et ce type de service est actuellement peu développé.

Pour conclure, ce rapport est très attendu notamment par les acteurs publics et privés du secteur.

Il s'inscrit dans une dynamique plus largement en cours, y compris au plan national avec la mission parlementaire animée par Fabienne Keller et Denis Baupin qui préfigure une véritable mutation de la mobilité dans les grandes Villes et leur périphérie.

Je remercie les équipes des services, notamment Vincent Moutarde et Syrine Catahier