

Epvre Delquie, Directeur Commercial & Marketing de PVI : "La démarche engagée en Île-de-France dans le domaine des bus est extrêmement prometteuse pour la filière électromobile"

Grégoire Moreau

Power Vehicle Innovation (PVI) est un fabricant de véhicules électriques français fournissant déjà plusieurs solutions de véhicules pour la RATP. Compte tenu de l'expérience accumulée dans les rues parisiennes, l'entreprise entend bien se positionner dans le cadre des appels d'offre de la RATP. Epvre Delquie, Directeur Commercial & Marketing, répond aux question de RSE Magazine sur les solutions offertes par PVI.



PVI est le fabricant des Gépébus, servant déjà dans les rangs de la RATP sous l'appellation de "Montmartrobus" (licence Creative Commons)

Qu'est ce qui selon vous motive une telle volonté de changement ?

La volonté affichée par les pouvoirs publics (élus Parisiens, Franciliens, Autorité Organisatrice des Transports Publics en Ile de France STIF) est motivée avant tout par les enjeux environnementaux. Les publications des études mandatées par l'OMS et faisant apparaître le caractère cancérigène des particules fines émises par les moteurs thermiques diesel ont largement contribué à l'accélération des orientations politiques. Il appartient maintenant aux industriels de répondre présents au regard de leur expertise et de leur expérience dans le domaine des véhicules électriques. PVI pour cela présente sans conteste un savoir-faire et un retour d'expérience significatifs. Un vrai basculement technologique et industriel est le levier indispensable pour passer un cap économique permettant aux véhicules électriques lourds (bus ou camions) d'offrir un modèle économique viable, au delà de la seule économie réalisée par l'absence de consommation de gazole.

Sur quelles solutions technologiques travaille PVI ?

Les véhicules électriques actuels (plug-in ou « sur batteries ») proposés par PVI sont adaptés à des usages urbains d'hyper-centre villes, et peuvent sur certaines exploitations denses trouver leurs limites du fait de leur autonomie ou de leur capacité en passagers. L'enjeu technologique majeur est donc de savoir proposer des véhicules plus capacitaires d'une part et des autonomies moins limitatives d'autre part.

Ce sont précisément les objectifs opérationnels de la technologie [WATT System](#), fondée sur des recharges rapides aux arrêts à l'aide de supercondensateurs. Une autre déclinaison de cette technologie, pour des lignes urbaines courtes, peut également consister à utiliser des bus électriques sur batteries, dotés d'un système automatisé de charge type WATT, qui auront la capacité de réaliser une charge rapide des batteries au(x) terminus de la ligne.

Peut-on dès lors espérer assister au véritable démarrage de la mobilité électrique pour tous ?

La décision de la RATP, qui relaie les volontés politiques du STIF et des élus, est effectivement la première étape d'un effet d'entraînement de la filière, filière dont PVI est acteur dans le domaine des véhicules industriels électriques (camions et bus). Le véhicule électrique « pour tous » est disponible sur les marchés où nous proposons des véhicules ou apportons des technologies à des partenaires constructeurs. Ces marchés restent hélas à ce jour encore confidentiels car il manque des initiatives et des engagements forts permettant de franchir les caps industriels permettant de produire des véhicules de manière plus économique et plus rationnelle. La démarche engagée en Île-de-France dans le domaine des bus est extrêmement prometteuse dans ce sens.