



Flottes autos - Le virage électrique

Quel point commun entre le département des Yvelines et le groupe Schneider Electric ? Une volonté de parier sur l'électrique. Enquête. Par Roman Scobeltzine

Publié le | Le Point

C'est une véritable transformation qu'est en train de mener sur sa flotte le département des Yvelines. Soit 600 véhicules légers utilisés par des agents administratifs et techniques pour sillonner chaque jour ce territoire de 259 communes. Le service des achats a mis un gros coup d'accélérateur sur l'électrification de son parc avec l'acquisition cette année de 185 Renault Zoé 100 % électriques de dernière génération. Coût de l'opération : 4,5 millions d'euros. Cette commande, effectuée auprès de la centrale d'achat publique de l'Ugap, devrait être suivie par une deuxième tranche de 200 autres véhicules électriques en 2021, probablement issus du groupe PSA. « Les Yvelines sont le berceau de l'automobile française et un grand département industriel avec deux sites de production historiques : Flins (Renault) et Poissy (PSA), qui représentent à eux deux 90 % de la filière automobile en Île-de-France, rappelle Yves Cabana, directeur général des services du département des Yvelines. Il nous importe d'équilibrer les commandes entre ces deux groupes. Dans tous les cas, nous disposerons de véhicules produits localement. »

2 300 tonnes de CO en moins

Grâce à une bonne capacité d'autofinancement, le conseil départemental des Yvelines prévoit de se doter d'une flotte de véhicules légers 100 % propres (hybrides ou électriques) d'ici à deux ans. Ce programme passe également par une réduction de 20 % du nombre de voitures à terme et par une rationalisation des usages. De quoi réaliser une économie de 2 300 tonnes de CO, selon le département, qui a réalisé une étude approfondie de son bilan carbone, toutes activités confondues, avec le bureau Carbone 4. « Le verdissement du parc n'est pas une politique isolée, il s'inscrit dans une approche plus globale de développement durable au sein du département, explique Yves Cabana, ex-directeur du développement durable chez Veolia Environnement. Sur les sujets environnementaux, les citoyens et l'opinion attendent des actions concrètes de notre part et nous voulons montrer l'exemple au niveau territorial. Le déploiement de 185 Zoé sur les routes du département en apporte une preuve bien visible. En tant qu'employeur, c'est aussi un vecteur d'attractivité, un enjeu pour les ressources humaines. » Reste qu'en passant à des modèles entièrement électriques, le service de gestion du parc fait un grand saut dans l'inconnu. « Nous n'avons pas encore le retour d'expérience des usagers avec ces véhicules qui imposent des contraintes d'autonomie et de recharge », avoue Yves Cabana. Pour éviter les mauvaises surprises, 600 000 euros ont déjà été investis pour équiper les différents parkings du département en bornes de recharge : 50 sont déjà installées sur le site de Guyancourt et 30 autres à l'hôtel départemental, à Versailles. Cet effort devrait être poursuivi l'année prochaine avec la deuxième livraison de voitures électriques. L'objectif, à terme, est de proposer autant de points de charge que de modèles électriques à batterie.

Gestion de parking intelligent

Outre l'infrastructure, le conseil départemental mise également sur une nouvelle solution de gestion du stationnement développée par la start-up MyCarSpot. Il s'agit d'un système de partage des places entre collaborateurs qui fonctionne à l'aide de caméras. Les emplacements ne sont plus nominatifs. Ils peuvent être réservés via une application et attribués selon les disponibilités du planning. « Nous avons évalué le potentiel de disponibilité supplémentaire de places à 35 % sur nos deux sites, assure Florence Duhamel, responsable de la flotte à la direction des moyens généraux. Les agents qui utilisent le système ont compris l'intérêt et se plient à la règle de réservation systématique, libérant ainsi des places pour les collègues en cas d'absence. » Les usagers ne se retrouvent plus face à des emplacements libres qu'ils ne pouvaient s'attribuer. Dans la même logique d'optimisation du parc, le conseil départemental va mettre en place un système d'autopartage, avec une « boîte à clés », ainsi qu'une application de covoiturage à usage interne pour les salariés. Un moyen d'augmenter l'utilisation des voitures tout en réduisant leur nombre

Le bilan carbone : une étape décisive

Avant de passer sa mégacommande de véhicules électriques, le département des Yvelines a fait appel au cabinet

de conseil Carbone 4 pour évaluer son empreinte carbone. L'initiative visait à dresser le bilan de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au fonctionnement de l'institution. Sur les 22 postes réglementaires du protocole, huit sources d'émissions de GES ont été analysées, les plus significatives étant le déplacement des collégiens, leurs repas à la cantine et la consommation d'énergie des bâtiments scolaires. Les consommations de carburant ne représentent que 2 % des émissions. Les déplacements domicile-travail des collaborateurs correspondent, quant à eux, à 3 % du bilan carbone. « On a évalué toutes les émissions directes et indirectes du département en vue de définir un plan d'action, un peu comme un médecin qui prend la température d'un patient avant de s'appliquer à la faire baisser, expliquent César Dugast et Fanny Deschamps, consultants chez Carbone 4. Pour calculer l'empreinte carbone d'une organisation, nos équipes se basent sur des méthodes de reporting standardisées (normes ISO et GHG Protocol, entre autres). On commence par collecter des données d'activité auprès des clients, puis on les convertit en émissions de gaz à effet de serre en les croisant avec des ratios mis à disposition par l'Ademe. On recherche ensuite les meilleures solutions pour réduire les émissions, en les classant par ordre d'efficacité (coût à la tonne de CO2 évitée). » Dans le cas des renouvellements de flottes, les véhicules électriques présentent un avantage certain : en France, où l'électricité est fortement décarbonée, leur niveau d'émissions de CO2 sur l'ensemble de leur cycle de vie est deux fois et demie inférieur en moyenne à celui d'un véhicule thermique.

Schneider Electric : en route vers une flotte décarbonée

Le groupe Schneider Electric, fabricant entre autres de bornes de recharge, s'est engagé à renouveler 100 % de sa flotte dans le monde avec des modèles électriques ou hybrides rechargeables d'ici à 2030. Cet objectif ambitieux s'inscrit dans le cadre du programme mondial EV100 lancé par le Climate Group, une ONG qui promeut une économie décarbonée. Après EDF, Schneider Electric est le deuxième groupe français à rejoindre cette organisation. Un moyen de montrer l'exemple en matière de transition énergétique.

L'entreprise s'apprête ainsi à électrifier 14 000 véhicules au total dans plus de 50 pays, dont 4 500 en Europe. La flotte comprendra à terme des véhicules de service pour les activités tertiaires et des utilitaires pour les missions de service. « En remplaçant tous nos véhicules thermiques, nous prévoyons une réduction de 80 000 tonnes de CO2, cela représente 20 % de nos émissions opérationnelles et le deuxième poste de notre bilan carbone », indique Xavier Houot, directeur environnement chez Schneider Electric.

Un plan de route a déjà été mis en place et des consultations ont lieu avec les loueurs dans chaque pays. « On suit actuellement un rythme de renouvellement mensuel pour les véhicules. L'électrification de la flotte va monter en puissance à mesure que l'offre de modèles va se développer, avec un coup d'accélérateur attendu dans trois-quatre ans. »

En parallèle, le groupe va déployer une infrastructure de bornes de recharge sur l'ensemble de ses sites, bureaux et usines, d'ici à 2030. « On utilisera les solutions Schneider Electric du sol au plafond dans nos 1 200 bâtiments. C'est une démarche très structurante pour nous car elle nous permet de mettre en pratique l'ensemble de nos technologies en matière d'électro-mobilité. Tous nos sites devront d'ailleurs avoir une capacité de production zéro carbone. » Car au-delà de l'électrification, l'enjeu pour Schneider Electric est surtout d'augmenter sa productivité énergétique et notamment sa consommation d'énergies renouvelables. Fin 2020, elle en utilisera 80 % et en 2030, 100 % sans compensation. Et ce, conformément à ses engagements pris au sein du Climate Group.

Cet article est issu
du Point de la semaine