

Les FICHES de l'ECO DEPARTEMENT

OIN Seine Aval : expérimentation Seine Aval Véhicule Electrique (SAVE)

Les infos clés

Maître d'ouvrage :

Alliance Renault-Nissan

Partenaires financiers :

- Conseil général des Yvelines : 700 000 €
- ADEME : 6,4 M€

Partenaires techniques :

- Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval – EPAMSA
- Schneider Electric
- EDF (filiale SODETREL)
- Total

Expérimentation des véhicules :

80 véhicules ZE (Zéro Émission) de l'alliance Renault Nissan

Calendrier de réalisation :

- 2010 : élaboration du partenariat, périmètre et dimensionnement de l'infrastructure, négociations avec les communes
- Janvier – avril 2011 : déploiement des infrastructures de charge
- Avril 2011 – Septembre 2012 : livraison et mise en circulation par phases successives des véhicules
- Fin 2012 : bilan

Bilan environnemental

Un bilan environnemental complet sera réalisé au terme de l'expérimentation

Bilan économique

- Investissement total : 23 M€/TTC
- Subventions : 7,1 M€, soit 31 % de l'investissement total

Adresse du projet

Carrières-sous-Poissy

Un projet innovant

SAVE constitue la plus grande expérimentation de véhicules électriques en France avec 80 véhicules et près de 150 points de charge.

Pour la première fois en France, deux stations services, situées à Limay et à Epône, sont équipées en bornes de rechargement électrique rapide.



Contexte

En termes de mobilité électrique, afin de compléter le spectre des expérimentations actuellement en cours et essentiellement axées sur les grandes agglomérations (Paris, Strasbourg, Rouen...), il a été acté sur proposition du Conseil général des Yvelines et de l'EPAMSA par l'alliance Renault Nissan et ses partenaires de mettre en place, sur le territoire de Seine Aval, une expérimentation à grande échelle de la mobilité électrique (territoire de 398 km², 380 000 habitants, 125 000 emplois).

La pertinence de Seine Aval est triple :

Un territoire historique de l'automobile (18 000 emplois) accueillant notamment le futur pôle de la mobilité électrique du groupe Renault (site de Flins-sur-Seine) et le centre de production ainsi que le centre tertiaire de PSA.

Un usage dominant de la voiture dans la mobilité des habitants, avec des distances journalières domicile / travail correspondant à l'autonomie des batteries.

Une Opération d'Intérêt National Seine Aval et un Établissement Public d'Aménagement, l'EPAMSA, comme facilitateur de l'expérimentation.

Le projet Seine Aval Véhicule Electrique (SAVE) est donc né de la volonté commune de l'Alliance Renault Nissan, d'EDF, du Conseil général des Yvelines et de l'EPAMSA de conduire en Seine Aval la plus importante expérimentation de mobilité électrique de France. Schneider Electric et Total viennent compléter ce tour de table.

Cette expérimentation « grandeur nature », associant plusieurs types de clients et donc plusieurs usages, doit permettre au constructeur et à ses partenaires de :

- Expérimenter les modalités de déploiement de l'infrastructure de charge (domiciles, voies publiques, parkings, centres commerciaux...) et de leurs usages (tarification, facturation...)
- Expérimenter les usages de la mobilité électrique (particuliers, administrations, flottes professionnelles)
- Capitaliser sur le rôle des acteurs publics et privés et sur un modèle économique pour un service de mobilité complet à l'échelle nationale

Présentation de la démarche

Prévu pour une durée de 18 mois, le projet d'expérimentation s'inscrit sur le territoire de l'OIN Seine Aval, qui compte 51 communes et 5 intercommunalités (vallée de la Seine au nord des Yvelines depuis Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Poissy jusqu'aux portes de l'Île-de-France en passant notamment par les 2 Rives de Seine, le Val de Seine et le Mantois).

Au total, 80 véhicules sont mis en circulation (20 berlines Renault Fluence Z.E., 50 utilitaires Renault Kangoo Z.E. et 20 Nissan Leaf) pendant une durée d'un an par différents types d'utilisateurs :

- des particuliers ;
- des entreprises et universités (dont notamment par exemple Carrefour, ERDF, France Télécom, Isty, Eiffage, SOTREMA, Otis...) ;
- des établissements publics et des collectivités (Conseil général des Yvelines, EPAMSA, ville de Poissy, ville des Mureaux, ville de Mantes-la-Jolie, ville d'Aubergenville).

Ces véhicules pourront être rechargés sur un total d'environ 150 bornes installées en voirie, sur les parkings des entreprises, au domicile des clients, sur les parkings des centres commerciaux, les parking concédés... etc.

Trois typologies de bornes de recharges seront testées :

- Une charge normale de 3 kW ha ou 6 kW ha,
- Une charge semi-rapide de 22 kW ha,
- Une charge rapide 43 kW ha déployée en stations services.

Il est à noter que les stations de charge en voirie couplent systématiquement des prises T3 (mode 3 / Type 3) et des prises E/S (domestique) pour garantir un accès à la charge à tous les constructeurs (sur présentation d'un badge RFID)

Rôles des différents partenaires

- Alliance Renault – Nissan : fournit les véhicules électriques, pilote l'expérimentation et étudie les usages clients et les services associés
- EDF / Schneider Electric : porte les infrastructures de recharge, assure la supervision de l'ensemble des points de charge et participe au retour d'expérience
- Total implante et teste des bornes de recharge rapide dans 2 stations service (Limay et Epône)
- L'EPAMSA : assure l'ingénierie technique, juridique, opérationnelle et coordonne le partenariat dans le cadre d'un Comité de Pilotage
- L'ADEME : financement du projet et accompagnement des études bilan carbone
- Le Conseil général des Yvelines : financement du projet, participation au Comité de pilotage et expérimentation de véhicules électriques

Pilotage et bilan du projet

Le projet SAVE fait l'objet d'un suivi précis tout au long de sa durée mais fera surtout l'objet d'une évaluation économique et environnementale complète de la part des industriels en fin d'expérimentation.



Témoignage

M. Alexandre BOROTRA, Responsable de la mission économique à l'EPAMSA

Quel bilan tirez-vous de ce projet à ce jour ?

« L'expérimentation Seine Aval Véhicule Électrique est en cours. Il est donc encore trop tôt pour en tirer des conclusions, notamment en termes d'usage de ces nouvelles solutions de mobilité. Néanmoins, d'un point de vue de l'ingénierie de projet, le travail qui a été réalisé par l'EPAMSA, les collectivités locales / territoriales et les industriels (150 points de charge environ à ce jour ont été installés) a permis de capitaliser sur le partenariat public / privé qui sera nécessaire au déploiement à grande échelle des infrastructures de charge. Les discussions entre industriels et collectivités pour intégrer des bornes en voirie par exemple furent très enrichissantes, permettant de mieux appréhender les attentes de chacune des parties. D'un point de vue des usages, ce qui ressort pour l'instant des témoignages des utilisateurs est positif. Ces derniers mettent en avant 2 avantages principaux : une conduite plus apaisée, notamment grâce au silence, et un sentiment de rouler « propre » qu'il ne faut pas sous-estimer. SAVE est ainsi exemplaire dans toutes ses dimensions : le partenariat public / privé qui s'est mis en place, la variété des utilisateurs et le dimensionnement des infrastructures de charge, mêlant toutes les configurations possibles (domicile, parking d'entreprise, voirie, parking ERP, stations services...).

Pour le territoire Seine Aval, cette expérimentation a permis de confirmer le rôle que doit jouer Seine Aval dans l'avenir de la filière automobile à l'échelle nationale. Carrefour entre la vallée de l'automobile normande et l'agglomération parisienne, Seine Aval est le lieu privilégié d'expérimentation et de développement des industriels, dans la continuité tant géographique que stratégique des centres de recherche de Védécom à Satory, du Technocentre de Guyancourt (Renault), du Centre Technique de Vélizy-Villacoublay (PSA Peugeot Citroën) ou encore des établissements de formation de Massy-Saclay et de Cergy Pontoise. »

Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

« Les difficultés que nous avons rencontrées sont classiques à une expérimentation. Le dimensionnement des infrastructures de charge au regard des besoins des usagers notamment a toujours été au cœur de nos débats avec les industriels et les collectivités. Il s'agissait de trouver l'équilibre optimal entre un déploiement des infrastructures de charges suffisamment ambitieux pour permettre la mobilité électrique des usagers et les moyens économiques forcément limités de ces usagers et des collectivités. A contrario, la facilité avec laquelle des utilisateurs ont été trouvés, notamment entreprises, témoigne de l'intérêt majeur que le monde économique porte à ces nouvelles solutions de mobilité et de leur volonté d'être associés à leur développement. »

Quels prérequis identifiez vous pour ce type de démarche ?

« Le prérequis fondamental à ce type de démarche est l'implication d'un facilitateur assurant l'interface entre les industriels et le territoire dans son ensemble. Le rôle joué par l'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval a donc été primordial dans cette expérimentation. Nous avons assisté à la fois les collectivités et les industriels dans l'appréciation des enjeux, l'ingénierie technique et financière, et aussi, et ce n'est pas à sous-estimer, dans la gestion des aspects juridiques. Enfin, sans l'implication du Département des Yvelines et des services techniques des Villes participant à l'expérimentation (Mantes-la-Jolie, les Mureaux et Poissy), nous n'aurions probablement pas réussi à faire de SAVE la plus grande expérimentation de mobilité électrique de France. »



Retrouvez toutes les fiches de l'Eco Département en ligne :
<http://www.yvelines.fr/projets/>

