



HEBDO

SEPUR GÉNÉRALISE LA COLLECTE DE DÉCHETS EN CAMION ÉLECTRIQUE À L'ÉCHELLE D'UN ARRONDISSEMENT PARISIEN

Sepur a mis en place, à l'automne, une collecte 100 % électrique dans le XIII^e arrondissement parisien. Cette première est dorénavant possible pour la plupart des collectes, estime l'entreprise qui détaille les éléments clés de son dispositif.

Depuis septembre 2022, les déchets du XIII^e arrondissement de Paris sont collectés par des camions bennes électriques. Sepur, qui a gagné le marché, a acquis 18 poids lourds Renault Truck équipés par Semat permettant de réaliser une centaine de collectes par semaine et répondre ainsi aux besoins des 180 000 habitants concernés. Au printemps, l'entreprise et trois autres collectivités devraient annoncer le lancement d'autres collectes 100 % électriques.

Les nouvelles batteries changent la donne

« Les camions électriques pour la collecte des déchets existent depuis 2014, mais aucun opérateur n'avait pris le risque de proposer une collecte "tout électrique" sur un tel contrat », explique Philippe Crassous, directeur matériels et achats de Sepur. Jusqu'à maintenant, une benne électrique était surtout proposée comme le « petit plus » qui peut faire la différence.

Pour parvenir à cette offre 100 % électrique, Sepur a d'abord dû s'assurer que les équipements disponibles sur le marché étaient à la hauteur des besoins. Aujourd'hui, explique l'entreprise, elle dispose de véhicules munis d'une motorisation suffisamment puissante et capables de parcourir jusqu'à 90 km, contre 40 à 60 km pour les anciens modèles. Sur ce point, les arrêts répétés permettent de récupérer une partie de l'énergie nécessaire au fonctionnement des camions. Environ 40 % de l'électricité consommée lors de la tournée est de l'énergie récupérée.

Au-delà des gains en autonomie, les nouvelles batteries peuvent être réparties de façon plus homogène dans l'empattement du véhicule, c'est-à-dire entre l'essieu avant et l'essieu arrière, plutôt qu'en dos de cabine, comme c'était le cas dans les premiers modèles. Bien sûr, leur poids réduit la charge utile, mais les véhicules bénéficient d'un ajustement de la tare (de 26 à 26,8 tonnes) qui compense en partie cette perte.

La plupart des tournées pourraient passer en électrique

Pour s'assurer du bon fonctionnement du service, il a fallu évaluer la part du « haut-le-pied » (la portion du trajet entre le dépôt ou le site de déchargement et la zone de collecte) et trouver la « prise de force » adaptée - il s'agit de l'équipement qui permet d'actionner la benne.

Avant de se lancer, Sepur a donc réalisé des essais dans les Yvelines avec plusieurs topographies, différentes répartitions des distances « haut-le-pied » et « collecte », et des typologies de collecte variées - en zones rurales et urbaines, avec différents modèles de bacs.

Avec les nouveaux camions, explique Philippe Crassous, 80 % des profils de collecte, aussi bien en zones urbaines que rurbaines, sont éligibles à l'électrique. En l'occurrence, l'entreprise explique avoir standardisé par le haut son choix technique en retenant un modèle de camion benne qui répond aux tests de terrain les plus exigeants.

Réduire les émissions de CO2 et le bruit Le passage à l'électrique permet un premier gain en termes d'émissions de CO2. Avec ses 18 camions électriques, Sepur annonce une réduction des émissions de 21 tonnes par rapport à des véhicules roulant au GNV. Cet aspect répond aux objectifs de diminution de l'empreinte carbone fixés dans le plan climat parisien. L'électrification du service permet aussi une réduction sensible des nuisances sonores, un aspect important en ville. Mais, paradoxalement, la baisse du niveau sonore du camion accentue l'impact du bruit de la chute des déchets dans la benne et celui du bac de collecte qui roule. Il faut aussi renforcer la sécurité par rapport aux piétons et aux cyclistes qui n'entendent plus le camion lorsqu'il roule. Pour cela, les caméras ont été multipliées afin d'offrir au conducteur une vision à 360°.

Un surcoût acceptable pour la collectivité et l'opérateur

Bien sûr, la recharge est un point essentiel. Avec des tournées organisées entre 18 heures et 24 heures, les camions parisiens sont rechargés sans difficulté en fin de nuit. Cinq heures sont nécessaires, laissant envisager l'ajout de tournées en journée. La formation des conducteurs n'a pas non plus été compliquée. Dans un premier temps, ils étaient très attentifs à leur consommation énergétique, de crainte de tomber en panne sèche, d'autant qu'il est plus difficile de repartir qu'avec un camion standard. Mais très vite, explique le représentant de Sepur, la crainte a été dissipée. En réalité, *« il a surtout fallu accompagner le réflexe de mise en charge au retour au dépôt »*, explique Philippe Crassous, rappelant qu'*« on ne peut pas se permettre que le camion soit mal branché et qu'il ne soit pas rechargé le lendemain »*.

Reste le coût. *« Il y a un surcoût majeur à l'investissement »*, concède le responsable des achats de Sepur. En l'occurrence, il précise qu'un camion-poubelle électrique coûte presque le double par rapport à un véhicule au GNV, soit 400 000 euros, dont 250 000 à 300 000 euros pour le châssis et les batteries. Mais l'entreprise Sepur explique qu'elle s'y retrouve sur le coût complet, grâce aux économies réalisées, notamment sur la maintenance et le carburant. Et de conclure : *« Au final, il reste un surcoût, mais il est acceptable pour la collectivité comme pour Sepur. »*

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/collecte-dechets-camion-electrique-paris-sepur-40987.php4>