



26 avril 2022

Camion tout électrique en route dans l'Oberland grison

Je n'ai pas laissé passer l'occasion de conduire le Scania 25P B 4x2 NB tout électrique. Normalement, j'ai un trajet que je fais avec tous les véhicules d'essai, ce qui me permet de mieux comparer. Mais avec les 200 km d'autonomie du camion électrique, cela aurait été un peu juste dans ce cas. En outre, il s'agissait d'un véhicule de distribution qui est souvent utilisé sur de petites distances. J'ai donc opté pour une tournée courte, comprenant des autoroutes, des routes de campagne et des routes de montagne.

De l'extérieur, il est difficile de voir que le Scania 25P B 4x2 NB est un véhicule entièrement électrique. En y regardant de plus près, on remarque les deux boîtes situées de chaque côté du châssis. C'est là que sont rangés huit des neuf blocs-batterie. À l'intérieur de la cabine, tout semble normal. Ce n'est qu'en actionnant la clé de contact et en voyant l'écran s'allumer sur le tableau de bord que l'on se rend compte qu'il s'agit d'un camion alimenté par des batteries. Celui qui, par habitude, attend le bruit du moteur peut attendre longtemps. Seul un regard sur l'écran permet de savoir si le moteur tourne.

Je suis parti de Coire pour me rendre à Haldenstein. Après tout, un véhicule électrique doit «faire le plein» d'électricité propre. Il fallait donc absolument prendre une photo avec la remarquable éolienne de «Calanda Wind». J'ai ensuite pris l'autoroute jusqu'à Reichenau. Avec une batterie chargée à 92%, j'ai conduit le Scania électrique dans les côtes jusqu'à Flims, puis je suis redescendu jusqu'à Ilanz et j'ai continué plus ou moins à plat jusqu'à Tavanasa. De là, la route monte en serpentant jusqu'à Breil/Brigels.

Sur ce tronçon de route avec un dénivelé d'un peu plus de 500 m, le pourcentage de charge de la batterie a très vite diminué. Arrivé en haut, l'écran n'affichait plus que 66% de charge. Je commençais à être un peu nerveuse. Est-ce que cela suffirait vraiment pour rentrer à Coire? Après tout, je voulais encore faire un tour avec mon collègue chauffeur de car postal Plazi Schmed et un autre avec Manuel Montalta (Montalta Transport + Kies AG).

Peu avant 12 heures, j'ai garé le véhicule de distribution électrique directement devant ma porte et j'ai préparé le repas de midi. Mon fils de 11 ans, Curdin, a été très impressionné par le silence d'un véhicule aussi grand et a apprécié la descente vers Danis. Devant l'école, je suis passé du côté passager pour que mon collègue Plazi Schmed puisse prendre place sur le siège du conducteur. Plazi conduit des cars postaux et était autrefois chauffeur de camion. Son enthousiasme était visible sur son visage. Il aurait aimé conduire plus longtemps, mais son travail l'appelait et je craignais un peu pour l'autonomie du Scania électrique.

J'ai donc conduit le Scania 25P jusqu'au bâtiment administratif du groupe Montalta à Rueun. Avec habileté, Manuel Montalta a conduit le véhicule électrique en direction du Val Lumnezia. Lui aussi a trouvé intéressant de conduire un camion entièrement électrique. Mais du point de vue de l'autonomie, cela n'entre pas en ligne de compte pour son entreprise, a-t-il déclaré.



Entre-temps, l'autonomie de la batterie était tombée à 47%. Malgré tout, j'étais à nouveau plus calme. Avec ça, je pourrai facilement retourner jusqu'à Coire. C'est ce qui s'est passé. Arrivé chez Scania Suisse SA à Coire, le pourcentage de charge de la batterie était remonté à 47%. L'augmentation de la capacité de la batterie par récupération sur le trajet en descente de Flims à Coire a donc été plus importante que la décharge sur la montée d'Ilanz à Flims.

Je me suis fait un point d'honneur de laver le Scania 25P et de nettoyer l'intérieur de la cabine. Ensuite, je l'ai branché sur la borne pour recharger les batteries. Si elles sont plus ou moins vides, le temps de charge dure six à sept heures.

Conclusion

Honnêtement, je suis étonnée! Au début, je regardais constamment ce pourcentage. Je n'aurais jamais pensé qu'après 140 km dans la région montagneuse, je pourrais rentrer à Coire avec 47% de charge de batterie! Bien sûr, le véhicule n'était pas chargé. Avec quelques tonnes de plus, ce chiffre aurait été un peu différent. Au début, j'ai pensé que je ne voudrais jamais avoir un véhicule électrique dans ma vie. Après tout, un chauffeur est déjà suffisamment stressé par la circulation et les rendez-vous sans que s'y ajoute le stress lié à l'autonomie.

Mais je pense que celui qui conduit ce camion tous les jours sait au bout d'un certain temps comment se comportera la consommation d'énergie. Je peux tout à fait imaginer des véhicules de ce type pour la distribution urbaine. Le confort de conduite correspond à celui d'un véhicule diesel. Il est surtout important de conduire en anticipant. Si l'on lève le pied, le Scania électrique roule beaucoup plus longtemps qu'un camion diesel. Le ralentisseur est – comme d'habitude chez Scania – de première classe. Avec une bonne conduite, l'autonomie peut encore être augmentée.

La différence de prix entre le véhicule électrique et le véhicule diesel semble extrêmement élevée au premier abord. Mais si l'on déduit du prix de base le paquet de services, la RPLP économisée, les taxes routières cantonales supprimées et la différence entre l'électricité et le diesel, le prix effectif n'est plus si éloigné de celui d'un véhicule identique fonctionnant au diesel. Dans certains cas, il est ainsi possible d'améliorer l'image de l'entreprise et de gagner des clients en livrant la marchandise dans les ruelles étroites des vieilles villes de manière écologique et silencieuse.



Caractéristiques techniques du Scania 25 P 230 B4X2NB tout électrique

- Châssis B 4x2 à suspension pneumatique intégrale
- Taille de la cabine CP17N
- Moteur électrique à deux vitesses avec puissance continue de 230 kW (310 ch)
- Puissance maximale de 295 kW (402 ch) avec kickdown
- 9 blocs-batterie d'une puissance totale de 300 kWh
- Courant de charge maximal de 200 A
- Position de charge pour la batterie de traction derrière le hayon avant droit
- Ralentisseur, ABS, ESP, EBS, APS, frein de stationnement électropneumatique
- Poids à vide 11 tonnes

En route pour Scania Suisse SA: **Rahel Cathomas**

(Rahel Cathomas est journaliste indépendante, conductrice de camion et de bus ou, pendant les mois les plus chauds, agricultrice de montagne)



De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de:

Tobias Schönenberger, Responsable Marketing & Communication
Tél.: 044 800 13 64 / e-mail: tobias.schonenberger@scania.ch



Scania est l'un des principaux fournisseurs mondiaux de solutions de transport. Avec nos partenaires et nos clients, nous faisons avancer le passage à un système de transport durable. En 2021, nous avons livré à nos clients 85'930 camions, 4'436 bus ainsi que 11'786 systèmes de propulsion industriels et marins. Les ventes nettes se sont élevées à plus de 146 milliards de couronnes suédoises, dont plus de 20% étaient liées aux services. Fondée en 1891, Scania est aujourd'hui présente dans plus de 100 pays et emploie quelque 54'000 personnes. La recherche et le développement sont principalement concentrés en Suède, alors que la production a lieu en Europe et en Amérique latine, avec des centres de produits régionaux en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania fait partie du groupe TRATON. Pour plus d'informations, visitez le site www.scania.com.