



18 octobre 2023

**Scania électrifie la transition:**

## **La prochaine génération de BEV apporte une nouvelle énergie**

- **Scania produit la prochaine génération de BEV: des camions électriques offrant la puissance, l'autonomie et la capacité de charge nécessaires pour une utilisation quotidienne dans une multitude de tâches de transport urbain et régional.**
- **D'importantes mises à jour ont en outre été apportées aux solutions BEV urbaines de Scania, telles que des châssis adaptés, de nouvelles batteries et des systèmes auxiliaires optimisés.**
- **Tous les camions sont équipés de cellules de batterie écologiques de Northvolt, fabriquées dans l'usine d'assemblage de batteries intelligente de Scania à Södertälje.**
- **Scania propose une large gamme de services, allant des solutions de recharge aux conseils de vente, en passant par le financement, la réparation et l'entretien, ainsi que des services numériques de qualité.**
- **Scania Charging Access pour une recharge pratique sur la route dans 12 pays, avec des prix prévisibles, une charge administrative minimale et un réseau croissant adapté aux poids lourds.**

**Scania a présenté en juin 2022 sa prochaine génération de camions régionaux électriques à batterie et sans émissions, et s'est constitué un solide carnet de commandes. La production de camions avec cabine R et S, dotés d'un moteur de 400 ou 450 kW et couvrant une large gamme d'applications, va maintenant débiter à Södertälje, en Suède. Avec des véhicules électriques à batterie actualisés pour le transport urbain, y compris de nouveaux blocs-batterie écologiques et des châssis adaptés, et des services tels que Scania Charging Access, l'offre de Scania a désormais atteint un niveau de maturité qui la rend attrayante et intéressante pour un large éventail de clients, quelles que soient leurs activités de transport.**

«L'exploitation de camions zéro émission n'est plus un privilège réservé à quelques élus», déclare Fredrik Allard, Senior Vice President et responsable de la mobilité électrique chez Scania. «L'offre de Scania couvre aujourd'hui un large éventail d'applications et de besoins des clients, et propose des services qui abaissent pour beaucoup les obstacles à une transition vers des transports sans énergies fossiles.»

La prochaine génération de camions régionaux à batterie de Scania offre des chiffres impressionnants: le poids total du train chargé peut être de jusqu'à 64 tonnes, l'autonomie de jusqu'à 390 kilomètres, et la puissance de charge de jusqu'à 375 kW, et les puissances de pointe – 400 ou 450 kW (environ 610 ch) – sont nettement supérieures à celles de la plupart des camions conventionnels sur la route.



*L'offre de véhicules électriques à batterie de Scania s'étoffe rapidement. L'introduction de solutions nouvelles et actualisées donne à de nombreux exploitants de camions la possibilité d'utiliser des véhicules électrifiés, quelle que soit leur application. Il ne faut se soucier ni de l'autonomie ni de la recharge, et avec jusqu'à 450 kW, la puissance ne pose certainement pas de problème non plus. Une force particulière de Scania réside dans son approche durable de la chaîne d'approvisionnement des matières premières pour tout, de la batterie à l'acier et à l'électricité pour la production.*

«Hormis les véritables utilisations longue distance, il y a aujourd'hui peu d'acheteurs qui ne trouvent pas ce dont ils ont besoin d'un point de vue opérationnel», explique Allard.

«Certes, il y a encore certaines applications qui se prêteront moins à une conversion à l'électrique dans un avenir proche, mais de nombreux acheteurs seront étonnés de voir ce dont ces camions sont capables et l'efficacité qu'ils offrent en combinaison avec nos services numériques.»

Les camions Scania les plus récents sont proposés à la fois avec essieux rigides et en tant que tracteurs routiers, avec des cabines de la série R et de la série S. Comme toujours, l'autonomie dépend du poids, de l'exploitation, des conditions météorologiques, du style de conduite, etc., mais une benne urbaine de 27 tonnes équipée de six batteries peut parcourir jusqu'à 350 km entre deux recharges. Une heure de charge permet alors de gagner 270 km d'autonomie supplémentaire. Et il n'est pas nécessaire d'utiliser les stations de recharge les plus puissantes avec 350 kW pour obtenir des temps de recharge raisonnables: un chargeur de 130 kW donne 100 km d'autonomie en une heure pour un camion qui consomme 1,3 kWh/km.

«Nous avons souvent en tête de toujours devoir faire le plein de 10% à 100%, comme nous le faisons avec les véhicules diesel», explique Allard. «Mais avec les véhicules électriques à batterie, il suffit de charger pour l'autonomie nécessaire: si l'on doit parcourir 120 km jusqu'à la station de recharge au dépôt, il n'est pas nécessaire de charger plus que cette distance, à l'exception d'une petite réserve.»

### **Solutions urbaines actualisées et nouveaux moteurs électriques**

Les premiers camions électriques à batterie de Scania sont sur le marché depuis 2021 et ont permis d'accélérer la transition vers le transport sans énergie fossile, en particulier dans les zones urbaines. Scania élargit maintenant son offre pour des applications telles que les véhicules de distribution et les bennes légères. L'introduction de châssis adaptés, de batteries de Northvolt et de nouveaux systèmes complémentaires, qui offrent une meilleure fonctionnalité et réduisent la complexité, ouvre de nouvelles portes.

Parallèlement, Scania introduit une série de nouveaux moteurs électriques, la famille EM C1-4, qui se décline en pas moins de cinq niveaux de puissance différents. En raison de sa



flexibilité et de ses cinq niveaux de puissance, l'EM C1-4 pourrait bien devenir un best-seller de Scania.

«Cet ajout permet d'adapter sur mesure les véhicules électriques à batterie à leur utilisation réelle», explique Allard. «Avec ses cinq niveaux de puissance différents et ses quatre vitesses, ce moteur électrique est très flexible. Sur cette base, nous pouvons proposer à chaque client la bonne configuration en termes de nombre de batteries et de nos services, afin qu'elle corresponde vraiment à ses besoins.»

### **Des batteries qui font la différence**

Scania utilise des cellules du fabricant suédois Northvolt, dont la capacité est suffisante pour alimenter un camion sur 1,5 million de kilomètres. Leur empreinte carbone est d'environ un tiers de celle d'une référence comparable du secteur.

L'un des principaux points forts des batteries Scania est leur capacité de recharge. Contrairement à de nombreux autres blocs-batterie, les batteries Scania peuvent être rechargées à plusieurs reprises jusqu'à 100% de la fenêtre SOC sans que cela n'affecte leur durée de vie. En outre, elles ont une courbe de charge droite, ce qui signifie qu'elles sont rechargées à la même vitesse lorsqu'elles sont presque pleines que lorsqu'elles sont presque vides. Cela garantit des temps de recharge prévisibles et la longue durée de vie de la batterie permet de réduire le coût total de possession.

Ces caractéristiques rares ont été rendues possibles par le fait que Scania a veillé à ce que les batteries soient toujours à la bonne température. En collaboration avec Northvolt, Scania a adapté la technologie des batteries aux véhicules lourds – avec une capacité de batterie élevée par rapport à l'important «C-rate» (l'intensité à laquelle une batterie est chargée et déchargée).

«Nous pensons que les questions de recharge seront considérées comme moins problématiques si les gens en apprennent davantage sur la manière dont les batteries fonctionnent dans la réalité», explique Allard. «Lorsque nous analysons les modèles d'exploitation, il s'avère souvent que l'autonomie est suffisante dans la plupart des cas – avec une réserve. Les camions-bennes et autres véhicules rigides parcourent souvent moins de 200 km par jour lorsqu'ils circulent dans des zones urbaines. S'ils sont rechargés dans leur dépôt d'origine et qu'ils utilisent Scania Charging Access en soutien, l'autonomie ne pose pas de problème.»

La transition vers un transport durable sans énergie et émissions fossiles est un processus continu dans lequel des précurseurs comme Scania jouent un rôle important. Scania est convaincue qu'un changement significatif est imminent, d'abord en Europe et aux États-Unis. Il est alimenté par un mélange d'exigences de durabilité de la part des clients, de durcissement de la législation et du fait que l'on attend des camions électriques qu'ils soient capables de rivaliser avec les coûts d'un camion diesel – ou de les battre.

«L'intérêt pour les solutions électriques à batterie est énorme – il y a des clients potentiels partout», explique Allard. «Il est tout à fait compréhensible que certains soient prudents et se limitent dans un premier temps à commander quelques camions pour leurs flottes afin d'acquérir de l'expérience. Mais avec notre portefeuille en pleine croissance et le développement de l'infrastructure, l'objectif de Scania de voir les camions électriques représenter 50% de notre volume total en Europe d'ici 2030 est définitivement atteignable.»



## Scania Charging Access – un pour tous, tous pour un

Scania Charging Access a été présenté au début de cette année et est désormais opérationnel. Scania offre ainsi un accès transparent à un réseau de recharge paneuropéen dans 12 pays, les stations de recharge étant classées en fonction de leur adaptation aux camions.

Quel que soit l'exploitant des stations de recharge du réseau, le client ne reçoit qu'une seule facture consolidée de Scania. Il n'y a pas de frais d'inscription ou de frais mensuels pour le service; le client ne paie qu'un prix prévisible lorsqu'il l'utilise. La seule condition pour participer au Scania Charging Access est de posséder au moins un Scania de quelque type que ce soit.

«Nous faisons œuvre de pionnier en proposant un service consolidé pour les véhicules lourds en Europe», explique Magnus Höglund, Head of Charging Solutions chez Scania. «Notre objectif est de permettre une véritable électrification et de la simplifier en éliminant tout de l'équation – de l'angoisse de l'autonomie aux problèmes administratifs – et en proposant des stations de recharge adaptées aux poids lourds.»

«Nous évaluons et classons manuellement toutes les stations de recharge existantes, aussi bien celles pour les véhicules lourds que celles pour les voitures. Cela nous aide à identifier celles qui sont les plus avantageuses pour nos clients, jusqu'à ce que nous en ayons un grand nombre et un réseau étendu exclusivement destiné aux véhicules lourds.



*Scania fait œuvre de pionnier en proposant un service de recharge consolidé pour les véhicules lourds en Europe. Scania Charging Access n'a pas de frais d'inscription ou de frais mensuels, le client ne paie qu'un prix prévisible lorsqu'il utilise le service. Toutes les stations de recharge du réseau en Europe sont évaluées manuellement par Scania; le résultat – à quel point elles sont adaptées aux poids lourds et aux bus – et leur disponibilité peuvent être filtrés dans l'application Scania Driver ou dans My Scania.*

Bien que le réseau actuel pour les camions et les bus soit encore limité, Höglund s'attend à une croissance rapide:

«Il se développera de manière continue à partir de 2024, lorsque les stations de recharge d'opérateurs comme Milence et d'autres seront mises à niveau. L'application Scania Driver ou My Scania permettent de filtrer les stations de recharge que nous considérons comme adaptées aux poids lourds, ainsi que leur disponibilité. Nous ajoutons en permanence de nouvelles fonctionnalités et d'autres opérateurs au service.»



## Moteurs électriques Scania – aperçu

Faits	EM C1-2	EM C3-6	EM C1-4
<b>Moteur électrique, puissance continue</b>	230 kW	400 ou 450 kW	270, 300, 330, 360 ou 400 kW
<b>Structure du moteur électrique</b>	rotor simple à aimants permanents, engrenage planétaire à 2 vitesses	Triple rotor à aimants permanents, boîte automatique à 6 vitesses sans interruption de couple	rotor unique à aimants permanents, boîte de vitesses à 4 rapports
<b>Capacité de la batterie [kWh]</b>	416 kWh / 624 kWh (75 % nutzbar)	416 kWh / 624 kWh (75 % utilisable)	416 kWh / 624 kWh (75 % utilisable)
<b>Portée maximale déclarée</b>	260 km @ 29 t 390 km @29 t	350 km @ 40 t 250 km @ 64 t	390+ km @ 29 t 370+ km @ 40 t 260+ km @ 64 t
<b>Puissance de charge</b>	CCS2 jusqu'à 350 kW (500 A)	CCS2 jusqu'à 350 kW (500 A)	CCS2 jusqu'à 350 kW (500 A)
<b>Vitesse de chargement</b>	290 km/h @ 29 t (Nouvelle autonomie par heure de charge)	260 km/h @40 t 190 km/h @ 64 t (Nouvelle autonomie par heure de charge)	280 km/h @ 40 t 200 km/h @ 64 t (Nouvelle autonomie par heure de charge)
<b>Nombre max. Poids total</b>	29 t	64 t	64 t
<b>Prise de force</b>	Électrique jusqu'à 100 kW, électromécanique jusqu'à 60 kW	Prise de force à engrenage 260 kW, électrique jusqu'à 100 kW, électromécanique jusqu'à 60 kW	Prise de force à moteur électrique (mécanique) jusqu'à 260 kW, électrique jusqu'à 100 kW, électromécanique jusqu'à 90 kW

**De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de:**

Örjan Åslund, Head of Product Affairs, Scania Trucks

Telephone: + 46 70 289 83 78, E-mail: [orjan.aslund@scania.com](mailto:orjan.aslund@scania.com)

*Scania compte parmi les premiers fournisseurs mondiaux de solutions de transport. En coopération avec nos partenaires et notre clientèle, nous nous engageons à faire avancer la transition vers un système de transport durable. En 2022, nous avons livré 80'238 camions, 4'994 autobus et 13'400 moteurs industriels et marins à nos clients, réalisant ainsi un chiffre d'affaires de plus de 170 milliards de SEK, dont environ 20 pour cent proviennent des prestations de service. Fondée en 1891, l'entreprise Scania compte actuellement quelque 57'000 collaborateurs dans une bonne centaine de pays. Les activités de recherche et de développement sont essentiellement concentrées en Suède, alors que la production a lieu en Europe et en Amérique du Sud. Des sites de production régionaux se trouvent en outre en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania fait partie de TRATON GROUP. Vous trouverez des informations supplémentaires sur [www.scania.com](http://www.scania.com).*