



22 octobre 2025

Rétrospective et expériences après un an d'utilisation du BEV Scania chez FBB Unternehmen

Au début de l'été 2024, FBB Unternehmen a été la première entreprise de transport en Suisse à mettre en service le nouveau Scania 45R A 4x2 NB entièrement électrique. Le moment est venu de dresser un premier bilan de cette toute première année.

En juin 2024, FBB Unternehmen a été la première entreprise de transport en Suisse à mettre en service un tracteur routier Scania entièrement électrique de type 45R A 4x2 NB. Quelques semaines plus tard, un deuxième tracteur routier identique a rejoint la flotte. Depuis, ces deux véhicules sont utilisés dans des conditions les plus diverses et sont testés quotidiennement sous toutes les coutures.

Le véhicule électrique à batterie est une question de mentalité

Pour Dominik Tanner, responsable des achats du parc automobile et de l'atelier, cette période intense et extrêmement exigeante a marqué la fin d'une étape importante, car l'entreprise devait se tourner vers l'avenir et s'ouvrir à la nouveauté et aux nouvelles technologies, telle que l'utilisation de véhicules utilitaires entièrement électriques. Il a donc fallu demander les premières offres, analyser les coûts TCO, les compléter avec nos propres chiffres clés et tout recalculer. Un travail intense, mais qui a considérablement élargi les connaissances et la compréhension de Dominik sur cette nouvelle technologie. Il a pu s'en rendre compte lorsqu'il a fallu trouver des conducteurs intéressés et « ouverts » pour les deux BEV-Scania. Aujourd'hui, deux personnes, Thomas Lee sur le premier et Laianna Zwahlen sur le second, ne voudraient plus jamais se séparer de leur véhicule ou ne l'échangeraient que contre un nouveau.

Déjà plus de 150 000 kilomètres parcourus

Pendant cette période, le premier tracteur routier BEV a déjà parcouru 85 000 kilomètres et le véhicule mis en service plus tardivement en a déjà couvert 67 000 kilomètres. Si, au début, on a plutôt adopté une approche « tranquille ou prudente », les deux tracteurs routiers entièrement électriques sont aujourd'hui utilisés quotidiennement dans des conditions difficiles, là où on en a le plus besoin et où on peut les utiliser au mieux. Que ce soit pour le transport de composants de la gravière à la cimenterie ou pour les longs trajets vers le port rhénan de Bâle. Les nouveaux véhicules ont rapidement suscité un grand enthousiasme et confirmé ce que Dominik Tanner avait déjà laissé entendre à plusieurs reprises lors de la phase préparatoire. Mais à l'époque, le projet était encore considéré d'un œil critique.

Des applications très variées

Au début, une certaine réticence était perceptible au sein de l'entreprise concernant l'utilisation des deux Scania BEV. Mais à chaque nouvelle utilisation, on a pris confiance dans le nouveau véhicule, avec sa propulsion entièrement électrique, son empattement légèrement plus long et son poids à vide plus élevé. Aujourd'hui, les deux tracteurs routiers sont utilisés pour le transport de composants, d'asphalte routier démonté, d'asphalte frais, de gravier concassé ou encore de matériaux d'excavation



normaux. Principalement dans la région de l'Oberland zurichois ou avec des résidus d'asphalte vers Bâle, dans le port rhénan. Il s'agit donc d'utilisations tout à fait « normales », simplement avec une propulsion entièrement électrique. Peu après les premières utilisations, il a été constaté avec satisfaction que les deux nouveaux véhicules pouvaient être utilisés de manière équivalente. Grâce à leur empattement légèrement plus long et à leur répartition optimale du poids, ils peuvent même être utilisés dans les gravières, car leur centre de gravité bas et leur poids à vide plus élevé leur confèrent une traction optimale.

Une infrastructure de recharge prometteuse, des autonomies dépassées

Malgré plus de 150 000 kilomètres parcourus, aucun kilowattheure n'a dû ou n'a encore été rechargé sur une infrastructure de recharge externe. Même si l'on savait que l'infrastructure de recharge de 100 kW ou deux fois 50 kW était très minimale, elle a fonctionné sans problème jusqu'à présent. Cela s'explique également par le fait que les véhicules sont rechargés soit pendant la pause déjeuner, soit pendant la nuit. Ceci est d'autant plus important que les véhicules ne peuvent pas être rechargés pendant la journée, car l'infrastructure de l'usine de Hinwil nécessite beaucoup d'énergie. Les premiers calculs se basaient sur un profil de trajet avec des utilisations mixtes régionales, avec une autonomie prévue de 340 km pour le nouveau véhicule et de 295 km pour une batterie vieillissante avec une perte maximale de 20 %. Un an plus tard, tout semble beaucoup mieux que ce qui avait été calculé pour les premiers modèles. Aujourd'hui, la distance maximale atteinte sans recharge intermédiaire est de 466,5 km, ce qui semblait impossible à réaliser dans les rêves les plus fous.

La consommation d'énergie dépend de nombreux facteurs

Il n'a pas été possible de donner une valeur empirique concernant la consommation d'énergie, car celle-ci dépend de nombreux facteurs tels que les conditions météorologiques, la topographie, le poids, etc. Mais ce qui ressort clairement des deux tracés routiers BEV, c'est la « lourdeur » de la pédale d'accélérateur. Alors que Thomas Lee préfère rouler « tranquillement » à une vitesse maximale de 79 km/h, Laianna Zwahlen apprécie souvent la puissance électrique et aime rouler à une vitesse maximale de 83 km/h. Le fait que cela entraîne des consommations d'énergie différentes est encore plus flagrant avec la puissance électrique qu'avec les véhicules diesel conventionnels. Néanmoins, on est très agréablement surpris par les consommations, qui ont été largement améliorées à bien des égards.

Moments forts personnels

Interrogé sur ses moments forts personnels au cours de la première année d'exploitation, Dominik Tanner n'a pas eu à réfléchir longtemps. Il a fallu effectuer un déblaiement à Amden, où les véhicules sont montés à vide jusqu'à Amden et sont redescendus à Weesen avec un chargement de 42 tonnes. Heureusement, les véhicules ont d'abord dû monter à vide et consommer un peu d'énergie, sinon l'énergie récupérée lors de la descente n'aurait pas pu être stockée dans la batterie. Ou, en d'autres termes, en chiffres : consommation d'énergie vers Amden 8 %, énergie récupérée lors de la descente 10 %. « Ça devrait toujours être comme ça », estime Dominik avec un large sourire. Mais il garde également un excellent souvenir d'un trajet dans une gravière, où le tracteur a pu repartir sans problème, ce qui n'aurait jamais été possible avec un tracteur routier « normal ».

Bilan après les 15 premiers mois

Rétrospectivement, les 15 premiers mois ont donné lieu à des échos très positifs. Les clarifications et les calculs effectués au préalable ont été confirmés, voire dépassés dans le sens positif. Selon l'utilisation, la rentabilité pour l'entrepreneur est supérieure à celle d'un véhicule diesel classique. Le conducteur reste un élément important à prendre en compte. S'il est positif et apprécie les nouvelles technologies, l'entreprise et le conducteur y gagnent. L'entreprise grâce à une rentabilité accrue et à des transports sans émissions de CO₂, et le conducteur grâce à des performances accrues et un confort de conduite encore meilleur. « Nous continuerons en tout cas à surveiller de près la situation et, en fonction des décisions politiques, nous agissons en conséquence », conclut Dominik Tanner.

Que nous réserve l'avenir ?

Pour le savoir, il faudrait presque avoir «une boule de cristal ». On ne sait pas encore si les modifications annoncées par le DETEC concernant le développement de la RPLP sont déjà contraignantes. Afin d'être parfaitement préparées aux défis à venir dans le secteur des transports, différentes options sont soigneusement examinées et les scénarios possibles sont calculés en détail. En raison des nombreuses incertitudes, aucune décision finale ne peut être prise pour l'instant et celle-ci est donc encore en suspens.

Cliquez ici pour voir la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=0NkQKkcBiKU>



Les deux nouveaux Scania BEV de la société FBB ont déjà une première année d'utilisation derrière eux. Dominik Tanner, responsable des achats du parc automobile et chef d'atelier, est plein d'éloges pour les deux Scania BEV après leur première année d'utilisation.



Même les interventions dans les gravières sont possibles sans aucun problème.

De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de:

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Téléphone: 044 800 13 64, e-mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Responsable Marketing & Communication

Téléphone: 044 800 14 85, e-mail: manuel.manser@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 2024, nous avons livré 96'443 camions, 5'626 autobus et 11'170 moteurs industriels et marins à nos clients, réalisant ainsi un chiffre d'affaires de plus de 216 milliards de SEK, dont environ 20 pour cent proviennent des prestations de service. Fondée en 1891, l'entreprise Scania compte actuellement quelque 59'000 collaborateurs dans une bonne centaine de pays. Les activités de recherche et de développement sont menées dans le monde entier, notre site principal étant situé à Södertälje, en Suède. La production a lieu en Europe et en Amérique du Sud, avec des sites de production régionaux en Afrique et en Asie. Scania fait partie de TRATON GROUP. Vous trouverez des informations supplémentaires sur www.scania.com.