



La plus large gamme de solutions alternatives aux énergies fossiles se trouve chez Scania

Scania dispose actuellement de la plus large gamme de véhicules utilisant des carburants et chaînes cinématiques alternatifs conformes à la norme Euro 6. Des moteurs fonctionnant au gaz ou biogaz, biodiesel, diesel synthétique (HVO – Hydrotreated Vegetable Oil ou xTL), bioéthanol et électriques, sont disponibles. Chaque activité peut bénéficier de sa solution alternative adaptée.

Les transports durables sont des transports rentables qui minimisent leur impact environnemental. Se fondant sur cette conviction, Scania continue à lancer sur un large front des techniques et des services nouveaux dont l'objectif est commun : contribuer à réduire l'impact carbone et environnemental des systèmes de transport intermodaux. La gamme Scania de moteurs Euro 6 pour carburants de substitution, tels que biodiesel, gaz ou biogaz, bioéthanol, diesel synthétique est la plus large du marché. Un éventail de solutions alternatives aux énergies fossiles qui est complété par le système hybride idéal pour les applications urbaines qu'il s'agisse de camion ou de bus.



Un choix inégalé

Les clients désireux de réduire leur empreinte carbone doivent prendre en compte de nombreux facteurs. En effet, certains biocarburants ne sont pas disponibles partout et certains types de transport exigent un moteur de cylindrée spécifique pour pouvoir s'acquitter de leur tâche de façon rationnelle, sans oublier les considérations financières. Mais quelles que soient les conditions de conduite ou la situation locale, Scania dispose d'une solution alternative adaptée

Le biodiesel

Scania opère intensément sur plusieurs fronts pour la durabilité. Une pierre angulaire est naturellement d'offrir une large sélection de solutions qui en elles-mêmes imposent le rythme des avancées en matière climatique et environnementale.

Aujourd'hui, par exemple, Scania propose pas moins de cinq puissances Euro 6 biodiesel : 320, 360, 410, 450 et 580 ch. Ce large éventail, permet d'utiliser du biodiesel dans une vaste gamme d'applications allant des bus urbains à des véhicules pour service contraignant, comme les grumiers.

Pour les transporteurs, l'utilisation du biodiesel est d'une grande simplicité et très gratifiante. En effet, il suffit de faire le plein et de démarrer comme d'habitude. Le biodiesel permet de réduire les émissions CO₂ jusqu'à 66 % comme c'est le cas pour le B100. Et si le biodiesel vient à manquer momentanément, le moteur peut fonctionner aisément mais temporairement avec du gas-oil B7 ordinaire ou un mélange des deux. La réglementation française autorise désormais l'utilisation du B100. Les cinq moteurs biodiesels Scania sont compatibles avec tous les mélanges de diesel et d'EMAG (Esters méthyliques d'acide gras), de B0 à B100.

Ces véhicules, destinés lors de la livraison à être utilisés avec du carburant gas-oil, peuvent à la demande de leurs propriétaires et après un simple passage en atelier Scania, être configurés pour une utilisation continue au biodiesel sans nécessiter, dans la plupart des cas, d'investissements importants de transformation.

À l'inverse, lors de leur revente en tant que véhicule d'occasion et si le nouvel acquéreur le souhaite, les véhicules peuvent à nouveau être reconvertis pour une utilisation au gas-oil. La valeur résiduelle est donc maintenue à son plus haut niveau.

Vignette Crit'air : n°2

Le bioéthanol

Les nouveaux moteurs de 280ch et 410 ch, 5 ou 6 cylindres fonctionnant au bioéthanol sont construits à partir de la plateforme des moteurs diesels de 9 ou 13 litres de Scania à injection XPI. Ils fonctionnent selon le principe de l'allumage par compression, ce qui implique que les modifications à apporter aux moteurs sont peu importantes, mais font qu'un moteur spécifié pour fonctionner à l'éthanol ED95, ne peut fonctionner qu'avec ce carburant. Les plus significatives portent sur le système d'injection de carburant et le taux de compression qui est 25,6:1. Le système de post-traitement est basé sur la réduction catalytique sélective (SCR), que Scania utilise sur de nombreux moteurs Euro 6. Les moteurs bioéthanol Scania offrent une grande souplesse et conviennent à de nombreuses applications locales et régionales de transport.

Le bioéthanol est un carburant liquide, facile à manipuler, à stocker et à conserver. Il est produit à partir de matières amylacées (maïs, blé,...), sucrières (betterave, canne à sucre,...) mais aussi résidus (marcs de raisin, mélasse, déchets fermentescibles...). L'utilisation d'éthanol de génération avancée, permet une réduction de plus de 90% des rejets de CO₂.

Le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a publié le 19 janvier 2016 (publication au Journal officiel du 4 février 2016) la modification de l'arrêté du 22 décembre 1978 relatif à la liste des carburants autorisés en France. Ce dernier intègre désormais officiellement l'ED95, carburant contenant 95 % de bioéthanol et 5 % d'additif. Cette autorisation permet à Scania de commercialiser en France ses camions, cars et bus équipés du moteur Euro 6 de 280 ch et 410 ch fonctionnant au bioéthanol. Les véhicules possédant ces motorisations sont éligibles à la mesure fiscale de suramortissement de 40 %.

Par ailleurs, et depuis le début de l'année 2017, une fiscalité lui est dédiée :

- éligibilité à la minoration de TGAP
- TIRIB de 0,04 €/l

Vignette Crit'air : n°1

Le biogaz et le gaz

Scania est également l'un des quelques constructeurs qui produisent des moteurs Euro 6 utilisant le biogaz ou le gaz . Ces derniers sont soit des moteurs de 9 litres ou 13 litres à allumage commandé utilisables sur des cars & bus (280 ch, 320 ch), ou sur des camions (280 ch, 340 ch, 410 ch).

La réduction des émissions de CO₂ par rapport au diesel, est de 15 % maxi pour le gaz d'origine fossile, et jusqu'à 80 % pour le biogaz.

Fidèles à la tradition Scania, ces moteurs développent un couple étonnamment élevé pour leur catégorie, comparable à leurs équivalents diesels et sont donc utilisables pour une grande diversité d'applications. Deux fois plus silencieux que les moteurs diesels conventionnels, ils conviennent particulièrement bien à une utilisation en milieu urbain sensible, par exemple sur des bus urbains, sur des véhicules de distribution ou pour la collecte nocturne des ordures.

Ils sont éligibles à la norme PIEK et bénéficient du suramortissement de 40 %.

Vignette Crit'air : n°1

Le diesel synthétique (HVO ou xTL)

Il s'agit d'un gazole soit paraffinique de synthèse soit obtenu par hydrotraitement. Le diesel synthétique est un carburant présentant de nombreux avantages. Il ne nécessite pas d'adaptation sur un moteur diesel traditionnel ce qui le rend compatible avec l'ensemble des 11 moteurs proposés par le constructeur Scania. Ce carburant a des propriétés supérieures à celles du diesel d'origine fossile et est utilisé en mélange dans le diesel commercial : les moteurs Scania peuvent accueillir jusqu'à 100 % de diesel synthétique. Les besoins en entretien liés à l'utilisation de ce carburant sont réduits et le diesel synthétique offre d'importantes réductions de CO₂ pouvant atteindre 90 %.

Non toxique, biodégradable et stable dans le temps, le diesel synthétique fait preuve d'une très bonne tenue au froid et présente un indice cétane de 71 (l'indice minimum requis en Europe étant de 51). Sa facilité de stockage en simplifie son utilisation.

La version consolidée du 13 mars 2017, de l'arrêté du 19 janvier 2016 , autorise désormais l'utilisation de 100% de ce type de carburant, dans les moteurs à allumage par compression adaptés, et faisant partie d'une flotte professionnelle de véhicules disposant d'une logistique d'approvisionnement spécifique.

Vignette Crit'air : n°2

L' hybride Scania (VHE et VHR) – cf. communiqué à part

Scania propose un véhicule hybride électrique (VHE) et un véhicule hybride rechargeable (VHR). Ces deux véhicules sont équipés d'un moteur 5 cylindres en ligne Scania DC09 fonctionnant au diesel synthétique (xTL) ou au gasoil et travaillant en parallèle avec une unité électrique générant une puissance de 130 kW (177 ch) et 1 050 Nm. La capacité de la batterie lithium-ion rechargeable est de 7,4 kWh afin d'assurer une longue durée de vie. Les camions peuvent se déplacer uniquement en mode électrique sans l'aide du moteur thermique grâce aux auxiliaires électriques de direction et de freinage.

Les hybrides sont une des réponses les plus pertinentes en matière de rentabilité totale d'exploitation, de disponibilité et de respect de l'environnement des camions intervenant en milieu urbain. Ils peuvent être associés à l'offre Scania Zone, qui permet d'activer à distance les différents modes de propulsion en fonction des contraintes urbaines rencontrées.

VHE : Vignette Crit'air : n°2 - VHER : Vignette Crit'air : n°1

Mars 2020

Retrouvez le dossier presse et les illustrations sur www.scania.fr/confpresse2020

Pour tout renseignement, contacter :

Gilles BAUSTERT - Tél. : 02 41 41 33 19 - Mobile : 06 07 76 82 96 - gilles.baustert@scania.com

Vanessa CERCEAU - Tél. : 02 41 41 33 12 - Mobile : 06 08 75 83 56 - vanessa.cerceau@scania.com

Scania est un fournisseur de solutions de transport de premier rang mondial. En compagnie de nos partenaires et de nos clients, nous impulsions la transition vers un système de transport durable. En 2018, nous avons livré 87 995 camions, 8 482 bus et 12 809 moteurs industriels et marins à nos clients. Notre chiffre d'affaires net s'est élevé à 13,4 milliards d'euros. Fondé en 1891, Scania est implanté dans une centaine de pays et emploie environ 52 000 salariés. Les activités de recherche et développement sont principalement concentrées en Suède avec des antennes au Brésil et en Inde. Les sites de production sont établis en Europe, en Amérique latine et en Asie. Quelques centres régionaux de production sont situés en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania est une filiale de Traton Group. Scania France commercialise les produits de la marque sur l'ensemble du territoire français par le biais d'un réseau constitué d'une centaine de points. Pour tout renseignement, consultez www.scania.fr.