

Daimler Truck

## Press Information

20 Mai 2021

### Daimler Truck se donne des ambitions en tant qu'entreprise indépendante

- Daimler Truck organise son premier "Strategy Day" pour les investisseurs et analystes, et présente ses objectifs financiers et technologiques
- Déterminé à améliorer les performances et à offrir de solides retours aux actionnaires
- Objectif de marges de référence dans chaque région et d'une marge d'exploitation globale à deux chiffres pour le groupe d'ici 2025, dans un scénario de conditions de marché favorable
- Feuille de route technologique ambitieuse pour les véhicules électriques à batteries (BEV) et à pile à combustible (FCEV) avec jusqu'à 60 % de ZEV d'ici 2030
- Plusieurs nouveaux partenariats technologiques annoncés : développement de batteries avec CATL, recharge à grande vitesse avec Power Electronics, Siemens et Engie et un « corridor de l'hydrogène » de 1 200 kilomètres en Europe du Nord avec Shell
- La séparation et la cotation en bourse de Daimler Truck sont en bonne voie ; l'achèvement est prévu pour la fin de l'année 2021

**Stuttgart** – Daimler Truck a organisé aujourd'hui son premier "Strategy Day", exposant ses ambitions en tant qu'entreprise indépendante et ses plans pour exploiter pleinement son potentiel sur les plans opérationnel et financier. Le comité de direction de Daimler Truck, dirigé par Martin Daum, a présenté les objectifs stratégiques, les principaux objectifs financiers et technologiques.

Daimler Truck débute ce voyage en occupant une position de leader en tant que numéro 1 mondial du marché du véhicule industriel en termes de vente, de parts de marché et de renommée. Daimler Truck réalise un chiffre d'affaires de plus de 40 milliards d'euros et vend plus d'un demi-million de camions et de bus au cours d'une année type. Avec des marques fortes sur tous les continents comme Freightliner, Mercedes-Benz, FUSO et BharatBenz, Daimler Truck propose la plus large gamme de camions et de bus du secteur. L'entreprise est également un pionnier technologique en matière de sécurité, d'efficacité et de groupes motopropulseurs électrifiés.

A l'avenir, un Daimler Truck indépendant accélèrera ses ambitions stratégiques et s'attaquera à ses performances financières. Si Daimler Truck est en position de force en Amérique du Nord, dominant le secteur local avec une part de marché de 40 % dans le secteur du poids lourd et une rentabilité de référence, ses résultats récents dans d'autres régions du marché sont moins satisfaisants. Les résultats inégaux de la rentabilité régionale en Europe, au Brésil et en Asie doivent être améliorés de manière significative.

“Notre mission en tant qu'entreprise indépendante est claire : notre ambition est de montrer la voie vers l'absence d'émissions dans le transport routier en accélérant le développement des véhicules à batteries et à pile à combustible. Nous viserons à être la référence dans chaque région. Chaque région doit fournir des performances compétitives et nous sommes prêts à mettre en œuvre les mesures pour atteindre cet objectif. Nous sommes prêts à prendre des décisions difficiles pour abaisser notre seuil de rentabilité et augmenter nos performances,” explique Martin Daum, PDG de Daimler Truck AG

Au cours de ce “Strategy Day”, Martin Daum, le PDG a présenté le nouveau conseil d'administration de Daimler Truck, qui réunit les compétences et l'énergie nécessaires pour apporter un changement de performance et de culture. Parmi les intervenant figuraient Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks et responsable pour les régions Europe et Amérique Latine, John O'Leary, PDG de Daimler Trucks North America, Hartmut Schick, PDG de Daimler Trucks Asia et Andreas Gorbach, responsable de Truck Technology Group.

### **Daimler Truck présente ses ambitions financières**

En présentant les ambitions financières de l'entreprise, Jochen Goetz, le Directeur Financier de Daimler Truck s'est engagé à améliorer la rentabilité, à augmenter les rendements et à créer une forte valeur pour les actionnaires en tant qu'entreprise indépendante. Daimler Truck visera une rentabilité de référence dans toutes les régions et un rendement global à deux chiffres des ventes d'ici 2025, dans un scénario où les conditions du marché final sont fortes.

Daimler Truck a annoncé qu'il réduira les coûts fixes, les dépenses d'investissement et les dépenses de R & D de 15 % d'ici 2025 (vs. 2019). La réduction des coûts fixes comprendra un objectif de réduction des coûts de personnel pour Mercedes-Benz Trucks de 300 millions d'euros d'ici 2022, ainsi que de nouvelles mesures visant à réduire la complexité, à rationaliser les processus et à réaliser des économies durables. Daimler Truck intensifiera également sa concentration sur les segments et les régions les plus rentables. Il s'agira notamment de mettre plus clairement l'accent sur les segments des poids lourds, plus rentable, dans les principales régions, et de recentrer les investissements des groupes motopropulseurs à moteur à combustion interne vers les architectures zéro émission et les architectures EV mondiales standardisées.

Daimler Truck mettra davantage l'accent sur la croissance des revenus du marché des pièces de rechange et des services afin de stimuler la rentabilité et la fidélisation des clients. Ceci inclut les activités traditionnelles des pièces de rechange et d'entretien, ainsi que les services financiers comme le leasing, le financement et les assurances. Les nouveaux services à forte

croissance dans le domaine du transport numérisé, autonome et électrifié offrent un potentiel de croissance supplémentaire. Globalement, Daimler Truck voit un potentiel de croissance important dans les services et vise à augmenter les revenus sur le portefeuille de services des 30 % actuels vers les 50 % en 2030.

Daimler Truck opère dans un secteur cyclique. L'entreprise a donc décidé de fournir des objectifs financiers afin de tenir compte de l'éventail potentiel des conditions du marché final et de refléter ses efforts pour réduire les coûts fixes et mieux gérer la volatilité. Dans un scénario dit « pluvieux », comparable à l'année pandémique 2020, l'entreprise de bus et de camions industriels vise un rendement sur les ventes (RoS) de 6 à 7 %. Dans un scénario « beau temps », reflétant une année commerciale normale, l'objectif est de 8 à 9 %. Et dans un scénario « ensoleillé », avec des conditions de marché fortes, l'activité industrielle de Daimler Truck vise des marges d'exploitation à deux chiffres.

### **Cibler les marchés régionaux**

Dans le cadre d'une initiative annoncée récemment, Daimler Truck a modifié sa structure organisationnelle afin de donner à chaque région un plus grand esprit d'entreprise et une plus grande responsabilité en matière de développement de produits. Chacune des principales régions de marché d'Amérique du Nord, d'Europe, d'Amérique Latine et d'Asie, sera chargée de cibler sa référence de produit locale. Afin de garantir un niveau de transparence et d'engagement plus élevés en termes de rentabilité régionale et sectorielle, Daimler Truck fournira des données financières régionales complètes et des objectifs de rentabilité détaillés lors d'un « Capital Market Day » qui aura lieu au cours du 4<sup>e</sup> trimestre de cette année, avant la cotation prévue.

“Nous devons rétablir la rentabilité. Nous avons fixé des objectifs clairs pour rationaliser notre base de coûts fixes et libérer la croissance dans les services. Nous utiliserons également notre approche régionale ciblée pour encourager l'esprit d'entreprise et les performances financières dans nos unités commerciales.” explique Jochen Goetz, Directeur Financier de Daimler Truck AG.

### **En route vers le zéro emission**

Andreas Gorbach, le nouveau Directeur de la Technologie et responsable du Truck Technology Group, a exposé les principes de stratégie technologique de Daimler Truck : tout d'abord, l'entreprise va réduire les dépenses en matière de moteurs à combustion interne (ICE) et travailler avec des partenaires. Par exemple, Daimler Truck a déjà conclu un partenariat avec Cummins pour les moteurs de gamme moyenne. En outre, l'entreprise recherche activement des partenariats supplémentaires dans le secteur des gros moteurs afin de partager les investissements nécessaires. Daimler Truck réduira encore ses dépenses dans le domaines des motorisations traditionnelles et réorientera la grande majorité de ses dépenses de R & D vers les technologies ZEV d'ici 2025. En ce que concerne ces dernières, l'entreprise s'engage à la fois dans les véhicules électriques à batteries (BEV) et dans les solutions à hydrogène.

## **En tête du peloton des camions “Battery Electric BEV”**

Après avoir débuté avec le FUSO eCanter électrique en 2017, Daimler Truck a lancé le plus large portefeuille de produits de véhicules industriels électriques « ZEV » parmi l’ensemble des constructeurs de camions de la planète. Des camions “zero émission” comme les Freightliner eCascadia et eM2, Mercedes-Benz eActros et eCitaro ou encore l’iconique Thomas Built Buses Jouley fonctionnent déjà au quotidien et ont parcouru plus de 10 millions de kilomètres aux mains de clients. D’autres produits comme l’eActros LongHaul avec une autonomie de 500 kilomètres vont être lancés dans les prochaines années. Avec un camion électrique à batteries (BEV) de nouvelle génération prévu dans les années à venir, Daimler Truck vise une autonomie de plus de 800 kilomètres.

Afin d’accélérer la mise en place de ces camions électriques à batteries (BEV), Daimler Truck renforce considérablement son savoir-faire et son développement en matière de technologie eDrive. En outre, Daimler Truck a annoncé aujourd’hui des partenariats clés dans les domaines de la technologie des batteries et de l’infrastructure de charge.

### **Annonces de partenariats clés**

Daimler Truck AG et le fabricant et développeur de batteries lithium-ion Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL), leader mondial dans son domaine, ont annoncé l’intensification de leur partenariat basé sur leur vision commune du transport neutre en CO2. CATL sera le fournisseur de packs de batteries lithium-ion pour le camion électrique Mercedes-Benz eActros LongHaul, dont la production en série est prévue pour 2024. La fourniture s’étendra au-delà de 2030. Les batteries combineront une haute densité d’énergie avec une durée de vie extra-longue pour répondre aux exigences particulières des camions électriques à batteries longue distance. En outre, les deux entreprises ont l’intention de concevoir et de développer conjointement des cellules et des blocs de batteries de nouvelle génération encore plus avancées pour des applications spécifiques aux camions, en mettant l’accent sur une modularité et une évolutivité élevée afin de prendre en charge différentes applications de camions et une comptabilité flexible avec les futurs modèles de camions électriques. Vous trouverez plus de détails sur ce sujet dans le communiqué dédié.

Afin de soutenir les clients dans les premiers stades des camions électriques, Daimler Truck lance également l’infrastructure de recharge sur les marchés principaux d’Europe et d’Amérique du Nord. En Europe, Mercedes-Benz Trucks a annoncé un partenariat stratégique avec Siemens Smart Infrastructure et Engie pour fournir des solutions de recharge aux flottes de camions dans les dépôts. En Amérique du Nord, Detroit, la filiale locale de production de chaînes cinématiques de DTNA, a annoncé un partenariat avec Power Electronics pour fournir des services de conseil, d’installation et d’assistance sur site pour des méga-chargeurs de 350 KW. Plus de détails à retrouver dans le communiqué dédié.

### **Leader du secteur dans le développement des camions à piles à combustible à hydrogène**

En plus de se concentrer sur les camions électriques à batteries, Daimler Truck a également l'intention d'accélérer le développement et le déploiement de camions à pile à combustible à hydrogène (FCEV). La haute densité énergétique de l'hydrogène, les temps de ravitaillement rapides et le développement probable d'un système de distribution d'hydrogène dans de nombreux pays font que Daimler Truck est convaincu que ce type de motorisation jouera un rôle clé dans le transport. Soutenu par la *joint-venture* cellcentric avec Volvo AB avec une feuille de route technologique claire, Daimler Truck s'engage à mettre ces véhicules sur le marché.

Le principal défi pour la technologie FCEV est l'infrastructure. Mais dans le cadre de sa stratégie visant à donner un coup de fouet aux infrastructures pour les véhicules BEV et FCEV, Daimler Truck a annoncé aujourd'hui un nouveau partenariat avec Shell. Daimler Truck et Shell ont signé un accord pour promouvoir conjointement le transport avec pile à combustible pour décarbonner le fret routier en Europe. Les deux entreprises s'engagent à mettre en place une infrastructure de ravitaillement en hydrogène adaptée aux camions et à mettre des camions mûes par ce type de motorisations à la disposition des clients.

Cela commencera par un "corridor d'hydrogène" de 1 200 kilomètres, une première, entre Rotterdam, Hambourg et Cologne. Shell fournira les stations de ravitaillement en hydrogène le long de cette route et Daimler Truck s'engagera à fournir des camions à piles à combustible à hydrogène aux clients d'ici à 2025. Un communiqué dédié est consacré à ce sujet.

D'autres informations sur Daimler Trucks sont proposées "online" :

[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com) et [www.daimler-truck.com](http://www.daimler-truck.com)

#### Forward-looking statements:

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "anticipate," "assume," "believe," "estimate," "expect," "intend," "may," "can," "could," "plan," "project," "should" and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates, customs and foreign trade provisions; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel economy and safety; the resolution of pending government investigations or of investigations requested by governments and the conclusion of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which are described under the heading "Risk and Opportunity Report" in this Annual Report. If any of these risks and uncertainties materializes or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

#### Daimler Truck at a Glance

The Daimler Truck AG is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with more than 35 primary locations around the world and approximately 100,000 employees. The company brings together seven vehicle brands under one roof: Mercedes-Benz (light, medium and heavy trucks as well as city, intercity and touring coaches) and Setra (intercity, long-distance and premium coaches) are our traditional European brands; our U.S. brands Freightliner Trucks (trucks in weight classes 5 to 8 for a wide range of commercial vehicle applications), Western Star (heavy trucks for specialized and long-haul transports) and Thomas Built Buses (light to medium-duty buses); and our Asian brands Bharat Benz, based in Chennai, India (trucks in the weight classes 10 to 55 t and medium and heavy-duty buses) and FUSO with its headquarters in Japan (trucks and buses for Asia, the Middle East, Africa, Europe and Latin America). This allows the Daimler Truck AG to offer its customers around the globe a broad spectrum of commercial vehicles, ranging from minibuses to heavy-duty trucks for special-purpose transport applications – in short: products and solutions for everyone who keeps the world moving. Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry 125 years ago. Over the

past decades, Daimler's truck and bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry – in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. It is now time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to high-volume series production, across brands, divisions and regions. In this way the company intends to take a major step closer to realizing its vision of CO<sub>2</sub>-neutral transport and accident-free driving whilst also contributing to the sustainability of global goods and passenger transport. In 2020, a total of 378.500 trucks and buses were delivered. In 2020 the revenue of the individual areas of business amounted to €35 billion for the Daimler Truck AG. The adjusted EBIT was €678 million for the Daimler Truck AG.