

3 Septembre 2025

## **Cinq fois et demie le tour du monde : les camions à pile à combustible de Daimler Truck ont parcouru avec succès plus de 225 000 kilomètres dans le cadre d'opérations réelles chez des clients.**

- Cinq camions Mercedes-Benz GenH2 ont parcouru avec succès plus de 225 000 kilomètres lors des premiers essais clients avec Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn et Wiedmann & Winz.
- En principe, tout comme un camion diesel, sans émissions locales de CO2 : un ravitaillement rapide et une grande autonomie permettent une intégration pratique dans les opérations logistiques régulières.
- La consommation moyenne d'hydrogène des camions à pile à combustible variait entre 5,6 kg/100 km et 8 kg/100 km, selon le cas d'utilisation, avec un poids brut moyen compris entre 16 et 34 tonnes.
- 285 ravitaillements avec un total d'environ 15 tonnes d'hydrogène liquide (norme sLH2) à Woerth-am-Rhein, dans le sud de l'Allemagne, et à Duisburg, dans l'ouest de l'Allemagne.
- Michael Scheib, Responsable du Développement des véhicules complets chez Mercedes-Benz Trucks : « Les premiers essais clients sont extrêmement précieux pour le développement futur de nos camions à pile à combustible. En déployant les camions GenH2 dans des opérations logistiques réelles, nous avons pu démontrer leurs performances, leur fiabilité et leur efficacité dans diverses applications de transport et acquérir des connaissances importantes. Cela nous permet d'affiner la technologie et les véhicules en fonction des besoins spécifiques de nos clients jusqu'à la production en série. De plus, l'utilisation intensive des stations de ravitaillement en hydrogène liquide pendant les essais permet d'optimiser davantage le processus de ravitaillement. Toutes ces expériences pratiques nous aident également à

**préparer de manière optimale nos services commerciaux et après-vente au déploiement des camions à hydrogène pour nos clients. »**

**Leinfelden-Echterdingen (Allemagne)** – Daimler Truck revient sur une année couronnée de succès pour les premiers essais clients de son camion Mercedes-Benz GenH2. En juillet 2024, l'entreprise a lancé ces essais en déployant cinq camions Mercedes-Benz GenH2 en collaboration avec les entreprises Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn et Wiedmann & Winz dans le cadre d'opérations logistiques régulières. L'objectif était de tester la fiabilité et l'efficacité des véhicules dans des conditions réelles et de donner à ces clients l'occasion de découvrir en avant-première le transport de marchandises à l'aide de camions à pile à combustible. Au total, les cinq prototypes ont parcouru plus de 225 000 kilomètres dans le cadre d'opérations des clients. Cette distance correspond à environ cinq tours de la Terre le long de l'équateur. Pour parcourir la même distance totale, un camion diesel comparable d'un poids total en charge de 25,6 tonnes aurait dû consommer environ 58 000 litres de diesel, émettant ainsi environ 154 tonnes de CO2\*.

Au cours de cette mise en service qui a duré près d'un an, les prototypes du Mercedes-Benz GenH2 Truck ont impressionné par le rendement élevé de leur pile à combustible, développée et fabriquée par cellcentric, une coentreprise de Daimler Truck et du groupe Volvo. Sur l'ensemble du kilométrage parcouru, la consommation moyenne d'hydrogène s'est située entre 5,6 kg/100 km et 8 kg/100 km selon l'application, avec un poids total en charge moyen compris entre 16 tonnes et 34 tonnes.

Michael Scheib, Responsable du Développement des véhicules complets chez Mercedes-Benz Trucks : « Les premiers essais clients sont extrêmement précieux pour le développement futur de nos camions à pile à combustible. En déployant les camions GenH2 dans des opérations logistiques réelles, nous avons pu démontrer leurs performances, leur fiabilité et leur efficacité dans diverses applications de transport et acquérir des connaissances importantes. Cela nous permet d'affiner la technologie et les véhicules en fonction des besoins spécifiques de nos clients jusqu'à la production en série. De plus, l'utilisation intensive des stations de ravitaillement en hydrogène liquide pendant les essais permet d'optimiser davantage le processus de ravitaillement. Toutes ces expériences pratiques nous aident également à préparer de manière optimale nos services commerciaux et après-vente au déploiement des camions à hydrogène pour nos clients. »

## **Le déploiement chez les clients confirme la praticité**

Les cinq camions GenH2 ont été déployés par des clients sur des itinéraires spécifiques en Allemagne pendant la période d'essai et ont effectué diverses tâches de transport. Par exemple, le partenaire de transport d'Amazon a utilisé le camion Mercedes-Benz GenH2 au sein du réseau logistique d'Amazon sur un itinéraire dédié entre le centre de distribution de Frankenthal (Rhénanie-Palatinat) et la station de livraison de Sindelfingen (Bade-Wurtemberg). Air Products a utilisé le camion Mercedes-Benz GenH2 pour le transport de gaz en bouteilles depuis son usine de remplissage de Hattingen, dans la Ruhr, et a approvisionné les centres de gaz et les clients à partir de ce site. Wiedmann & Winz a déployé le camion à hydrogène dans le cadre d'une application dite de « transport combiné », dans laquelle les camions prennent en charge une partie d'une tâche de transport en combinaison avec d'autres modes de transport. Le camion Mercedes-Benz GenH2 a ainsi transporté des conteneurs maritimes vers des clients industriels et commerciaux pour le compte du prestataire de services logistiques internationaux DP World. Holcim a utilisé le camion à pile à combustible pour la logistique de ses matériaux de construction afin de transporter du ciment depuis ses usines de la Ruhr vers ses clients en Allemagne de l'Ouest et aux Pays-Bas. VERVAEKE, le partenaire logistique d'INEOS Inovyn, a utilisé le camion GenH2 pour le transport de PVC et de vinyle. Au cours de la phase initiale d'essai chez les clients, les prototypes sont restés sous la supervision directe et la responsabilité du constructeur.

Les commentaires directs des clients concernant les essais confirment que les véhicules se sont intégrés de manière fiable et harmonieuse dans les opérations logistiques quotidiennes. Les clients ont notamment souligné leur aspect pratique, similaire à celui des camions diesel actuels, grâce notamment à leur autonomie de 1 000 kilomètres et plus, ainsi qu'à leur temps de ravitaillement court, de 10 à 15 minutes. Le GenH2 Truck est donc particulièrement adapté au transport longue distance, aux itinéraires flexibles et aux déploiements imprévus. Les conducteurs ont également salué la puissance dynamique, la conduite souple et confortable et le faible niveau sonore, autant d'avantages dont bénéficie le Mercedes-Benz GenH2 Truck en tant que véhicule électrique utilisant l'hydrogène comme source d'énergie, avec une puissance de pile à combustible de 300 kW et une batterie de 70 kWh pour les pics de puissance ponctuels. Dans l'ensemble, les commentaires des clients soulignent la fiabilité et la praticité des camions à pile à combustible à hydrogène.

**Thomas Hollad, Responsable Transport et Clients, Air Products** : « Le camion a fonctionné de manière fiable tout au long de l'essai, et la réactivité et l'assistance technique de l'équipe Daimler Truck ont été précieuses pour résoudre rapidement et professionnellement tous les problèmes mineurs. Nous sommes heureux de contribuer à ces essais, à la fois en tant que client et en fournissant de l'hydrogène à notre station-service de Duisburg. »

**Fabian Duex, Directeur Europe Transport Terrestre, Amazon Transportation Services** : « Le camion GenH2 a donné satisfaction dans le cadre des activités de notre partenaire de transport, faisant preuve d'une fiabilité et d'un rendement énergétique solides. Au cours de l'essai, il a régulièrement parcouru plus de 1 000 kilomètres avec un seul plein et a fonctionné sans problème cinq jours par semaine. D'après l'expérience de notre partenaire avec les véhicules de présérie, le camion GenH2 semble avoir atteint un niveau de maturité prometteur. »

**Roger Haschka, Responsable Camions et Remorques, Holcim Technology Ltd.** : « Le camion Mercedes-Benz GenH2 démontre que la propulsion à hydrogène est une technologie viable pour l'avenir. La charge utile et l'autonomie répondent à nos exigences.

Pour la décarbonisation durable de nos émissions de scope 3, outre l'utilisation de camions électriques à batterie, le principal défi pour l'industrie consiste à créer un modèle économique basé sur le coût total de possession qui permette d'exploiter le véhicule sans inconvénients financiers. »

**Fritz Ehlers, Gerdes + Landwehr, partenaire de Holcim Group** : « Au sein du groupe Gerdes und Landwehr, nous sommes absolument ravis de pouvoir accompagner ce projet en collaboration avec Holcim Technology Ltd. et d'acquérir très tôt des connaissances précieuses sur les technologies du futur. Le confort de conduite, notamment en termes d'émissions sonores, ainsi que les performances du véhicule sur la route, enchantent déjà nos chauffeurs. L'enthousiasme pour la version de série est déjà palpable aujourd'hui. »

**Frédéric Derumeaux, PDG de VERVAEKE** : « Dès le début, nous avons bénéficié d'un excellent soutien de la part des équipes d'ingénierie et de service à la clientèle de Mercedes-Benz GenH2 Truck. Les difficultés initiales ont été résolues très rapidement et avec compétence. En collaboration avec notre client INEOS Inovyn, nous avons pu atteindre un niveau de performance opérationnelle élevé, ce qui n'a

été possible que grâce à la flexibilité et à la coordination de toutes les personnes impliquées. Les conducteurs qui ont utilisé le Mercedes-Benz GenH2 Truck ont appris à l'apprécier dans le cadre de leur utilisation opérationnelle et ont apprécié à la fois ses performances puissantes et son confort. »

**Dr. Micha Lege, Directeur, Wiedmann & Winz :** « Le camion Mercedes-Benz GenH2 est comparable à l'Actros diesel à bien des égards, ce qui le rend si précieux pour nous. Grâce à son autonomie élevée et à ses temps de ravitaillement courts, nous pouvons utiliser le camion GenH2 comme un camion diesel. Nous ne pouvons pas nous permettre de nous appuyer sur une seule technologie. Pour que la révolution des systèmes de propulsion fonctionne, nous avons besoin d'une combinaison de technologies associant des camions électriques à batterie et des camions à hydrogène. Avec la pile à combustible de cellcentric, nous utilisons une technologie de pointe fabriquée en Allemagne. »

**Jens Langer, Directeur DP World Intermodal :** « Le Mercedes-Benz GenH2 prouve que la propulsion à hydrogène et la praticité au quotidien vont de pair. Avec ses performances élevées, son grand confort de conduite et l'interaction parfaite entre l'ingénierie, la conduite et l'entretien, il établit de nouvelles normes pour une logistique tournée vers l'avenir et respectueuse du climat. »

L'un des principaux défis à relever pour la production en série de camions à pile à combustible reste l'absence persistante d'un réseau complet de stations-service à hydrogène, en particulier pour l'hydrogène liquide. D'ici 2030, il faudra étendre le réseau à travers l'Europe pour atteindre un total de 2 000 stations-service à hydrogène afin de permettre le déploiement pratique d'un grand nombre de camions à pile à combustible.

Les clients ont également fait remarquer qu'il n'était pas possible pour l'instant d'avoir une vision positive du coût total de possession (TCO), c'est-à-dire le coût total d'exploitation des camions à pile à combustible par rapport aux camions diesel, d'une part en raison du prix élevé actuel de l'hydrogène, mais aussi en raison des coûts élevés de l'assurance automobile.

### **Faire le plein d'hydrogène liquide**

Les camions ont été ravitaillés en hydrogène liquide (sLH2) par les conducteurs dans des stations-service situées à Woerth-am-Rhein (Rhénanie-Palatinat) et dans la région de Duisburg (Rhénanie-du-Nord-Westphalie). Au total, 285 ravitaillements ont été effectués dans le cadre des essais clients, pour un total d'environ 15 tonnes d'hydrogène liquide. Pour le développement de technologies de propulsion à hydrogène, Daimler Truck privilégie l'hydrogène liquide. Sous cette forme, ce vecteur énergétique présente une densité énergétique nettement supérieure. Il est ainsi possible d'ajouter davantage d'hydrogène dans les deux réservoirs d'une capacité de 40 kg chacun, ce qui augmente considérablement l'autonomie et permet au véhicule d'atteindre des performances comparables à celles d'un camion diesel classique. L'hydrogène liquide est également beaucoup plus facile à transporter, et les réservoirs d'hydrogène liquide offrent des avantages en termes de coût et de poids par rapport aux réservoirs d'hydrogène gazeux comprimé. Ainsi, l'utilisation d'hydrogène liquide permet une charge utile plus élevée, un critère important dans le transport longue distance flexible et exigeant.

### **Assistance complète pour les camions Mercedes-Benz GenH2 en Allemagne**

Pendant les essais, Daimler Truck a apporté un soutien étroit aux véhicules et aux clients. L'entretien des camions à hydrogène a non seulement nécessité de nouvelles compétences techniques, mais aussi l'adaptation des processus et des flux de travail dans le service après-vente. Pendant toute la durée de l'essai, les cinq camions à pile à combustible ont été pris en charge par des responsables grands comptes au sein de l'organisation commerciale de Mercedes-Benz Trucks. Chaque client a ainsi bénéficié d'un interlocuteur unique dédié qui lui a fourni une assistance complète et continue, y compris une assistance technique. L'équipe chargée des grands comptes était disponible 24 heures sur 24 pour répondre aux questions techniques et pouvait, si nécessaire, orienter les clients vers les succursales Mercedes-Benz Trucks disposant d'un personnel spécialement formé. Pour les essais clients, les succursales de Haan (Rhénanie-du-Nord-Westphalie) et de Stuttgart-Feuerbach (Bade-Wurtemberg) ont été spécialement formées et certifiées pour le camion GenH2. Un personnel de service hautement qualifié s'est chargé des contrôles réguliers, de l'entretien courant et, si nécessaire, des réparations.

Une collaboration efficace, directe et axée sur le projet entre l'équipe de développement et les experts du service après-vente a permis un échange d'informations optimal, offrant ainsi le meilleur soutien possible aux clients pour

l'exploitation des véhicules. Les clients ont reconnu que la coordination étroite entre les conducteurs, les ingénieurs et le service clientèle était un facteur clé de succès lors de ces premiers essais clients.

Sur la base de ces expériences, d'autres sites après-vente sont en cours de préparation pour la gestion des camions à pile à combustible, afin de soutenir de manière optimale les 100 véhicules de petite série prévus pour la prochaine génération du Mercedes-Benz GenH2 Truck.

### **Perspectives : deuxième phase d'essai et développement ultérieur du camion GenH2 de Mercedes-Benz**

Comme prévu, Daimler Truck poursuivra avec une deuxième série d'essais avec les mêmes camions Mercedes-Benz GenH2 et cinq autres clients à partir du quatrième trimestre 2025. L'objectif est d'acquérir davantage d'expérience avec une autre série de cas d'utilisation dans des conditions réelles et de préparer de manière optimale les camions à pile à combustible à la production en série en fonction des besoins des clients.

Daimler Truck a déjà entamé en parallèle la phase de développement de la prochaine génération de camions à pile à combustible. Au total, 100 camions à pile à combustible de nouvelle génération devraient être assemblés dans l'usine Mercedes-Benz de Woerth dans le cadre d'une production en petite série et mis en service chez différents clients à partir de fin 2026.

En matière de décarbonisation des transports, Daimler Truck poursuit une double stratégie avec des véhicules électriques à batterie et à hydrogène. Cependant, les progrès dans la construction de stations de ravitaillement en hydrogène ont été beaucoup plus lents que prévu. Par conséquent, les clients ne pourront pas exploiter de camions à hydrogène en grand nombre au cours des deux prochaines années. L'industrialisation à grande échelle des piles à combustible et la production en série prévue de camions à hydrogène, principalement en Europe, sont donc prévues pour le début des années 2030.

\*VECTO value of a comparable diesel truck over approximately 225,000 km with a total gross combination weight of 25.6 tons (-> total mileage and Ø gross combination weight of the GenH2 Truck customer fleet).

#### **Forward-looking statements**

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "aim", "ambition", "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; 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 the current 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**

Daimler Truck Holding AG ("Daimler Truck") is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with over 40 main locations and more than 100,000 employees around the globe. The founders of Daimler Truck have invented the modern transportation industry with their trucks and buses a good 125 years ago. Unchanged to this day, the company's aspirations are dedicated to one purpose: Daimler Truck works for all who keep the world moving. Its customers enable people to be mobile and get goods to their destinations reliably, on time, and safely. Daimler Truck provides the technologies, products, and services for them to do so. This also applies to the transformation to CO2-neutral driving. The company is striving to make sustainable transport a success, with profound technological knowledge and a clear view of its customers' needs. Daimler Truck's business activities are structured in five reporting segments: Trucks North America (TN) with the truck brands Freightliner and Western Star and the school bus brand Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) with the FUSO and RIZON commercial vehicle brands. Mercedes-Benz Trucks (MBT) with the truck brand of the same name and BharatBenz. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus brands. Daimler Truck's new Financial Services business (DTFS) constitutes the fifth segment, the product range in the truck segments includes light, medium and heavy trucks for long-distance, distribution and construction traffic and special-purpose vehicles used mainly in the municipal and vocational sector. The product range of the bus segment includes city buses, school buses and intercity buses, coaches and bus chassis. In addition to the sale of new and used commercial vehicles, the company also offers aftersales services and connectivity solutions.