

Press Release

27 Mars 2025

Daimler Truck prévoit de construire le plus grand réseau de recharge semi-public d'Europe

- **Daimler Truck prévoit un nouveau réseau de recharge sous la marque TruckCharge**
- **La recharge semi-publique offre aux propriétaires de camions électriques un plus grand nombre de possibilités de recharge rentables et permet aux exploitants de sites d'ouvrir leur infrastructure de recharge à des tiers.**
- **Daimler Truck prévoit d'offrir une solution de planification, de réservation et d'enregistrement avec des avantages supplémentaires en termes de coûts et un paiement simplifié.**
- **Martin Hink, Responsable du département eMobility/H2 Business Solutions chez Mercedes-Benz Trucks : « Avec notre concept TruckCharge pour la recharge semi-publique, nous visons à combler une lacune importante dans l'infrastructure de recharge pour les camions. »**

Leinfelden-Echterdingen (Allemagne) – L'infrastructure de recharge est l'un des points essentiels pour accélérer la mise en place d'un transport routier de marchandises localement neutre sur le plan climatique, grâce à des camions électriques à batterie. Cependant, il reste encore beaucoup de travail à faire dans ce domaine. L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) indique qu'environ 35 000 points de charge rapide d'une puissance de 800 kW ou plus sont nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2 de l'UE d'ici à 2030 - il existe actuellement moins de 1 000 points de charge pour les véhicules industriels lourds dans toute l'Europe, dont la capacité de charge est également insuffisante. Afin de compenser au moins partiellement le déficit existant, Daimler Truck a développé un concept pour son propre réseau de recharge semi-public. Ce réseau devrait comprendre plus de 3 000 points de charge rapide en Europe d'ici 2030, ce qui en ferait le plus grand d'Europe.

La nouvelle solution de recharge semi-publique pour les camions électriques permettra aux clients TruckCharge de Daimler Truck d'ouvrir leur infrastructure de recharge à une utilisation externe payante. Dans le cadre du réseau de recharge semi-publique, les propriétaires de dépôts peuvent mettre à disposition leurs propres stations de recharge aux heures où ils n'en ont pas besoin, ce qui contribue à garantir un réseau de recharge

plus complet pour les camions électriques. Daimler Truck prévoit de lancer le réseau de recharge semi-public au troisième trimestre 2025.

Le réseau semi-public de TruckCharge est destiné à compléter le réseau de recharge public existant, exploité notamment par Milence. Milence a été fondée en juillet 2022 en tant que coentreprise entre Daimler Truck, le groupe TRATON et le groupe Volvo et s'est fixé pour objectif de mettre en place et d'exploiter 1 700 bornes de recharge publiques performantes en Europe d'ici 2027.

Martin Hink, Responsable de la division eMobility/H2 Business Solutions chez Mercedes-Benz Trucks : « Avec notre concept TruckCharge de recharge semi-publique, nous visons à combler une lacune importante dans l'infrastructure de recharge pour les camions. Avec plus de 1 000 concessionnaires rien qu'en Europe, nous disposons des meilleures conditions pour mettre rapidement en place notre propre réseau. Parallèlement, nous proposerons à nos clients une solution complète leur permettant de rejoindre le réseau. D'une part, l'idée est d'aider nos clients à rentabiliser leur propre infrastructure de recharge, qui peut être mieux utilisée. D'autre part, nous voulons offrir aux opérateurs de camions électriques des options supplémentaires et attrayantes pour recharger leurs véhicules ».

L'idée du réseau TruckCharge rapproche l'offre et la demande de recharge semi-publique

TruckCharge joue le rôle d'intermédiaire entre les exploitants de sites et les exploitants de flottes et offre la possibilité de planifier, de réserver et de payer. Les exploitants de sites qui mettent à disposition leurs propres stations de recharge peuvent générer des revenus supplémentaires grâce à la recharge semi-publique. Cela leur permet d'amortir plus rapidement leurs investissements dans l'infrastructure de recharge. Les opérateurs de flottes, qui utilisent les options de recharge, bénéficient d'un avantage en termes de coûts par rapport aux installations de recharge publiques, ils disposent d'un réseau plus vaste et peuvent réserver des stations de recharge à l'avance.

Daimler Truck développe la recharge en parallèle dans les stations publiques en Europe

Pour la recharge dans les stations publiques telles que les sites Milence, les clients de Daimler Truck peuvent continuer à utiliser la carte de recharge Mercedes ServiceCard, qui donne accès au réseau de recharge public d'UTA Edenred, qui se développe rapidement dans 28 pays européens. Cette carte est déjà disponible pour les clients en Allemagne, en Autriche et en France. Au cours de l'année, la recharge dans les stations publiques du réseau UTA Edenred sera également proposée aux clients d'autres marchés européens.

TruckCharge regroupe plusieurs offres d'e-infrastructure de Daimler Truck

Sous la marque TruckCharge, Daimler Truck rassemble toutes ses offres existantes et futures relatives à l'e-infrastructure et à la recharge des camions électriques, c'est-à-dire le conseil, l'infrastructure et les opérations. Daimler Truck propose à ses clients une offre globale rentable allant de la production d'énergie à l'exploitation du véhicule, afin qu'ils puissent exploiter pleinement le potentiel de l'électrification. TruckCharge s'adresse aux exploitants de flottes de camions ainsi qu'aux entreprises industrielles qui possèdent leur propre flotte de camions ou qui la gèrent à l'extérieur. Étant donné que des véhicules de différents constructeurs sont généralement utilisés, TruckCharge est disponible quelle que soit la marque du camion.

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 utilise our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimisation 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 / in this Annual Report or in the current Interim 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, BharatBenz and RIZON commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus and coach 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 and coach 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.