

DAIMLER TRUCK



Press Release

17 Juin 2026

Mercedes-Benz Trucks

Logistique électrifiée : les données opérationnelles réelles révèlent le potentiel des camions électriques à batteries

Leinfelden-Echterdingen (Allemagne) – La transition vers une logistique neutre en carbone continue de s'accélérer dans toute l'Europe. En 2025, environ 5 000 nouveaux camions électriques à batterie de plus de 16 tonnes métriques ont été immatriculés dans l'UE (1), ce qui représente une croissance d'environ 51 % par rapport à l'année précédente. Néanmoins, leur part de marché ne s'élève qu'à environ 2 %, ce qui souligne à la fois la nécessité d'agir de manière significative et le potentiel considérable des véhicules industriels sans émissions de CO₂e en conditions réelles d'exploitation. Malgré la hausse des nouvelles immatriculations, des idées reçues persistent concernant l'autonomie, la viabilité économique et les infrastructures de recharge. Mercedes-Benz Trucks démontre aujourd'hui, en s'appuyant sur des données exhaustives issues de la pratique et sur des cas d'utilisation concrets chez ses clients, que les véhicules électriques



à batterie fonctionnent déjà de manière fiable au quotidien et peuvent être économiquement viables dans le cadre d'une utilisation quotidienne, y compris en termes de coût total de possession (TCO), dans des conditions appropriées.

Une logistique électrifiée : une réussite au quotidien

Mercedes-Benz Trucks est le moteur de la transformation du secteur des transports vers des motorisations neutres en CO₂e et mise également sur les camions électriques à batterie au sein de sa propre chaîne d'approvisionnement. Les quatre sites de production allemands de Gaggenau, Kassel, Mannheim et Wörth-am-Rhein se sont fixés l'objectif ambitieux d'électrifier entièrement, au cours des prochaines années, le transport entrant des matériaux de production dont ils assurent eux-mêmes la gestion. Aujourd'hui, Mercedes-Benz Trucks utilise déjà des camions électriques à batterie sur environ 30 % des itinéraires d'approvisionnement vers l'usine d'assemblage de Wörth-am-Rhein. Ce concept logistique a valu à l'entreprise le prix VDA Logistics Award en 2025. Décerné chaque année par l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA), ce prix récompense les solutions logistiques exceptionnelles du secteur et repose sur l'évaluation d'un jury d'experts indépendants selon des critères définis. Par ailleurs, le projet de logistique d'approvisionnement électrifiée a reçu le « Prix européen du transport pour le développement durable 2026 » décerné par HUSS Publishing dans la catégorie « Développement durable dans les opérations de transport ». Un panel indépendant d'experts issus de l'industrie, du monde universitaire, des associations et des médias évalue tous les deux ans des projets issus des secteurs des véhicules utilitaires et des équipementiers.

Au sein du réseau de production de Mercedes-Benz Trucks, environ 80 camions Mercedes-Benz eActros électriques à batteries, issus des première et deuxième générations du modèle, sont actuellement en service quotidien – il s'agit principalement de véhicules eActros 600, qui ont déjà parcouru ensemble plus de six millions de kilomètres en mode 100 % électrique. Une collecte de données complémentaire menée entre novembre 2025 et mars 2026 porte sur plus de 3 000 trajets analysés et 3 100 opérations de recharge, sur la base d'une évaluation détaillée des données télémétriques provenant de plus de 15 véhicules.

Conclusion : le transport d'approvisionnement à batterie est d'ores et déjà une solution fiable et viable en exploitation de série régulière.

Le transport longue distance est déjà viable aujourd'hui

Un exemple concret fourni par l'entreprise de logistique Seifert, basée à Ulm, illustre un trajet entre Wörth-am-Rhein et Bielefeld. Un eActros 600, dont le poids total en charge moyen est de 36 tonnes, parcourt environ 600 kilomètres par jour, la moitié environ des

recharges s'effectuant sur des bornes publiques. Sur cet itinéraire, le camion électrique permet également de réaliser une économie de plus de 4 000 € par mois sur les péages locaux. Annuellement, cet itinéraire permet d'économiser 90 tonnes de CO₂e (2). La consommation énergétique moyenne entre novembre et février est de 100 kWh aux 100 kilomètres, ce qui équivaut à environ 11 litres de diesel.

Ces données démontrent que des trajets longue distance exigeants peuvent d'ores et déjà être effectués de manière fiable et prévisible sur cet itinéraire en utilisant l'infrastructure de recharge publique actuelle, et ce de manière rentable également si l'on tient compte du coût total de possession (TCO).

Plus économiques que les camions diesel pour les services de ligne

Les avantages économiques sont particulièrement évidents dans les opérations de navette ou de ligne. Sur le trajet reliant Germersheim à Wörth-am-Rhein, un camion électrique exploité par la société Logistik Schmitt, basée à Bietigheim dans le Bade-Wurtemberg, effectue huit allers-retours quotidiens, pour un total de 352 kilomètres, avec un poids brut moyen de 30 tonnes. La consommation énergétique moyenne sur ce trajet est de 114 kWh aux 100 kilomètres, ce qui équivaut à environ 12 litres de diesel pour un camion classique, ce qui se traduit par une économie annuelle de 56 tonnes de CO₂e (2). La recharge des batteries s'effectue entièrement pendant les temps de chargement et de déchargement, ce qui évite tout temps d'arrêt supplémentaire. Les économies mensuelles sur les péages dépassent 2 300 €, et trois camions électriques Mercedes-Benz eActros ont remplacé les véhicules diesel utilisés auparavant.

Cela montre clairement que, dans des conditions réelles d'exploitation, les véhicules électriques à batterie offrent également des avantages par rapport au diesel, en particulier lorsque les coûts de péage sont élevés et qu'une électricité à bas prix est disponible sur site.

Les camions électriques viennent à bout des reliefs difficiles et des longues distances

Un autre itinéraire relie le Tyrol du Sud (Italie) à Wörth-am-Rhein. Sur ce trajet longue distance exploité par la société de transport FERCAM, basée à Bolzano, l'eActros 600 parcourt lui aussi environ 600 kilomètres par jour avec un poids total en charge pouvant atteindre 42 tonnes, et ce malgré des pentes exigeantes et des températures hivernales. Au cours de la période de collecte des données, de novembre à février, la consommation d'énergie sur cet itinéraire s'est élevée en moyenne à 92 kWh aux 100 kilomètres, ce qui équivaut à 10 litres de diesel. Avec une récupération de 25 kWh aux 100 kilomètres, le système fonctionne avec un rendement particulièrement élevé. Une réduction annuelle des émissions de CO₂e de 90 tonnes (2) et des économies mensuelles de péage de 3 900 €

démontrent en outre que les camions électriques peuvent être utilisés de manière fiable et efficace par FERCAM dans le transport international longue distance et qu'ils sont également rentables en termes de coût total de possession (TCO).

Le réseau d'infrastructures de recharge continue de s'étendre

Une infrastructure de recharge complète est essentielle au succès du déploiement des camions électriques. Mercedes-Benz Trucks identifie trois axes de croissance parallèles dans le domaine des solutions de recharge : premièrement, la recharge en usine et en dépôt, où les grands expéditeurs mettent en place leurs propres points de recharge au sein de leurs chaînes logistiques ; deuxièmement, la recharge semi-publique, dans le cadre de laquelle les entreprises de logistique mettent en place des infrastructures de recharge partiellement accessibles au public, pouvant être partagées avec des partenaires ou utilisées de manière réciproque ; et troisièmement, la recharge publique, soutenue par des prestataires tels que Milence – la coentreprise de Daimler Truck, TRATON et Volvo – qui développe un réseau de bornes de recharge publiques haute performance.

Grâce aux infrastructures existantes, de nombreuses applications concrètes dans le domaine des transports peuvent déjà être mises en œuvre de manière fiable. Toutefois, pour accélérer la transformation du transport routier de marchandises, le réseau de recharge public doit être considérablement étendu.

A propos de l'eActros 600

Mercedes-Benz Trucks a lancé la production en série de l'eActros 600 sur le site de Mercedes-Benz à Wörth am Rhein fin 2024, et le véhicule est depuis lors utilisé quotidiennement sur les routes de plus de 15 pays européens.

Le porte-drapeau électrique de Mercedes-Benz Trucks a déjà prouvé ses capacités à plusieurs reprises en conditions réelles avant même son lancement : lors d'utilisations par des clients et dans le cadre de l'« eActros 600 European Testing Tour 2024 », un parcours de développement entièrement électrique de 15 000 kilomètres à travers 22 pays au total, ainsi que de l'« European Testing Tour Winter 2025 », un parcours d'environ 6 500 kilomètres à travers l'Europe du Nord, chacun avec un poids total en charge de 40 tonnes. Par ailleurs, le camion électrique a été élu « International Truck of the Year 2025 ». Ce prix, le plus prestigieux du secteur, est décerné chaque année par l'organisation International Truck of the Year (IToY), composée de 24 journalistes spécialisés dans les véhicules utilitaires en Europe.

La grande capacité de la batterie, supérieure à 600 kilowattheures – d'où la désignation du modèle « 600 » – et un nouvel essieu moteur électrique particulièrement efficace,

développé en interne, permettent à l'eActros 600 d'atteindre une autonomie de 500 kilomètres (3) sans recharge intermédiaire. Cette autonomie est atteinte dans des conditions très réalistes et pratiques, avec un poids total en charge de 40 tonnes, mais elle peut être largement dépassée en fonction du style de conduite et de l'itinéraire. L'eActros 600 pourra même parcourir bien plus de 1 000 kilomètres par jour. Cela est rendu possible grâce à des recharges intermédiaires effectuées pendant les pauses obligatoires des conducteurs, à condition que des bornes de recharge soient disponibles.

L'eActros 600 est équipé de trois groupes de batteries d'une capacité de 207 kWh chacun (4). Ceux-ci offrent une capacité totale installée de 621 kWh. Les batteries reposent sur la technologie des cellules au lithium fer phosphate (LFP) et se caractérisent par une longue durée de vie. Les ingénieurs en développement de Mercedes-Benz Trucks ont conçu l'eActros 600 pour qu'il réponde aux mêmes exigences en matière de durabilité des véhicules et des composants qu'un Actros conventionnel comparable, destiné au transport lourd sur longue distance. Cela signifie jusqu'à 1,2 million de kilomètres en dix ans d'exploitation. À l'issue de cette période d'utilisation, l'état de santé de la batterie devrait encore être supérieur à 80 %. Contrairement à d'autres technologies de cellules de batterie, la technologie LFP permet d'utiliser plus de 95 % de la capacité installée. Cela permet d'obtenir une autonomie plus élevée pour une même capacité de batterie installée. Le véhicule est techniquement conçu pour un poids total en charge pouvant atteindre 44 tonnes. Avec une semi-remorque standard, l'eActros 600 offre une charge utile d'environ 22 tonnes dans l'UE. Il peut toutefois exister des cas où la législation nationale autorise des charges utiles plus élevées.

Afin de répondre encore mieux aux attentes de ses clients, Mercedes-Benz Trucks a récemment élargi sa gamme de camions électriques à batterie en y ajoutant de nouvelles variantes dérivées du Mercedes-Benz eActros 600. En fonction de leurs besoins en matière d'autonomie, de charge utile et de confort, les clients pourront choisir entre deux types de cabine, deux ou trois packs de batteries, de nombreux empattements et de nouvelles configurations d'essieux. La deuxième génération de l'eActros propose ainsi plus de 40 variantes du véhicule de base. Ces nouvelles versions reprennent les principales caractéristiques de l'eActros 600, telles que la technologie de batterie LFP et l'eAxle spécialement développé.

Le Mercedes-Benz eActros Lowliner, disponible avec deux ou trois batteries, vient compléter la gamme eActros. Il élargit l'offre de camions électriques du constructeur en proposant une solution spécialement adaptée aux applications de transport à fort volume. Les premiers modèles seront disponibles à la commande sur les marchés de l'UE-30 et sur d'autres marchés à partir du troisième trimestre 2026, la production en série devant démarrer à l'usine de Wörth am Rhein au deuxième trimestre 2027. Le constructeur fournira des informations complètes sur cette nouvelle variante de véhicule lors du salon IAA Transportation qui se tiendra en septembre prochain.

Le développement durable chez Mercedes-Benz Trucks

Le développement durable est un élément clé de la stratégie de Mercedes-Benz Trucks. En tant que membre de Daimler Truck AG, l'entreprise a pour objectif de contribuer à la décarbonisation du transport routier de marchandises et à la transformation du secteur des transports. Grâce à des solutions de motorisation électriques à batterie et à hydrogène, ainsi qu'à des services numériques, Mercedes-Benz Trucks s'efforce de proposer des solutions de transport générant moins d'émissions locales de CO₂e.

Par ailleurs, l'entreprise met en œuvre des mesures visant à améliorer progressivement l'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle des ressources dans ses processus de production et d'approvisionnement. Mercedes-Benz Trucks soutient ainsi les ambitions de Daimler Truck AG en matière de développement durable.

(1) Source: https://www.acea.auto/files/Press_release_commercial_vehicle_registrations_full_year_2025.pdf

(2) Calculs internes fondés sur les méthodologies du Global Logistics Emission Council (GLEC)

(3) L'autonomie a été déterminée en interne dans des conditions d'essai spécifiques, après préconditionnement avec un tracteur routier 4x2 dont le poids total remorqué était de 40 tonnes, à une température extérieure de 20 °C en exploitation longue distance, et peut s'écarter des valeurs déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.

(4) Capacité nominale d'une batterie neuve, calculée selon des conditions limites définies en interne. Celle-ci peut varier en fonction de l'application et des conditions ambiantes.

newsroom.daimlertruck.com
daimlertruck.com
media.daimlertruck.fr

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 materialize, 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 is one of the world's leading commercial vehicle manufacturers, operating **35 main locations** and employing **roughly 100,000 people** worldwide. With **130 years** of heritage — dating back to the invention of the first trucks and buses — Daimler Truck is committed to a clear purpose: For all who keep the world moving. Together with its global partners, the company is shaping the future of transportation with the ambition to be the industry's leading truck and bus manufacturer. Daimler Truck focuses on delivering sustainable, regulation compliant transport solutions that enable our customers to succeed in their respective markets. The company operates through **four key segments**: Trucks North America (Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses), Mercedes-Benz Trucks (including BharatBenz), Daimler Buses (Mercedes-Benz and Setra) and Daimler Truck Financial Services. Daimler Truck's portfolio includes light-, medium-, and heavy- duty trucks for long haul, distribution, construction, vocational and defense applications. In the bus segment, the company offers city buses, school buses, coaches and bus chassis. In addition to vehicle sales, Daimler Truck also offers financing products, after-sales services, digital and connectivity solutions.