



Daimler Truck AG

Press Information

16 Juillet 2024

Le logisticien Große-Vehne fait confiance aux Mercedes électriques

- L'entreprise de logistique Große-Vehne est pionnière dans l'utilisation de camions électriques à batterie
- Projets d'électrification pour la logistique des usines de Mercedes-Benz Trucks et Mercedes-Benz Group AG en préparation ou lancés avec succès
- Les clients de Große-Vehne s'intéressent de plus en plus à la logistique neutre en CO2
- Exigences à l'égard des décideurs politiques : mise en place de l'infrastructure et fiabilité de la planification

Leinfelden-Echterdingen/Kornwestheim – Quelles sont les exigences imposées à un grand opérateur de flotte par la transition énergétique ? Qu'est-ce qui peut déjà être mis en œuvre aujourd'hui et que signifie le fait qu'il n'y ait plus dix ou cent camions sur la route mais plus d'un millier ? La transition d'une grande flotte de camions se fait également par étapes. En effet, l'opérateur d'une flotte importante souhaite logiquement d'abord acquérir de l'expérience avant de passer à l'étape suivante. Große-Vehne en est l'exemple. Le réseau d'entreprises GV Trucknet opère dans toute l'Europe avec quelque 1 200 camions propres, dont 90 % sont des Mercedes-Benz. Le succès de la transition dépend cependant de nombreuses conditions. Outre une gamme appropriée de véhicules, il est impératif de disposer d'une capacité de réseau et d'une infrastructure de recharge adéquates. Enfin, le déploiement des véhicules électriques doit être rentable, ce qui signifie que les coûts doivent être comparables à ceux des camions diesel.

GV Trucknet travaille main dans la main avec Mercedes-Benz Trucks sur tous ces aspects. Dans le cadre de cette coopération, les premiers itinéraires pour camions électriques ont été établis et d'autres sont en cours de conception.

Christoph Forcher, eConsultant chez Mercedes-Benz Trucks et, à ce titre, responsable du compte Große-Vehne : "La conversion de grandes flottes à des motorisations alternatives est une entreprise extrêmement complexe. Nous sommes très heureux que des clients de longue date de Mercedes-Benz Trucks, comme

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | www.daimlertruck.com

Sitz/Domicile: Stuttgart, Registergericht/Court of Registry: AG Stuttgart, HRB - Nr./Commercial Register No.: 762884

Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Eva Scherer



and Mercedes-Benz are registered trademarks of Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart,

Große-Vehne, s'intéressent aux nouvelles technologies et y soient ouverts. Notre tâche consiste à les soutenir dès le début de leur transformation afin que le passage successif à des camions à zéro émission soit une réussite pour eux."

René Große-Vehne, Directeur Général de GV Management : « En tant que prestataire de services logistiques responsable, nous sommes activement confrontés à la transition énergétique du transport et sommes prêts à apporter notre contribution à la protection du climat. De mon point de vue, il est essentiel de tester plusieurs technologies alternatives - non seulement les batteries, mais aussi les moteurs à hydrogène, par exemple. L'une des caractéristiques de l'électromobilité est qu'elle ne dépend pas seulement du véhicule adapté à l'usage qui en est fait, mais aussi de l'infrastructure de recharge ainsi que de la production et du stockage de l'énergie ».

eActros 300 Lowliner pour livraisons planifiées

Deux eActros 300 de la variante lowliner seront déployés pour la première fois sur de nouveaux trajets aller-retour de livraison. Les tracteurs Mercedes-Benz équipés de batteries sont capables de tirer des « méga-trailers » d'une hauteur intérieure de trois mètres, largement utilisés dans la logistique automobile. Les tracteurs eActros circulent entre le site de GV Trucknet à Kornwestheim, près de Stuttgart, et les usines de camions Mercedes-Benz à Wörth et Gaggenau. Avec son concept de logistique entrante, Mercedes-Benz Trucks prévoit d'électrifier entièrement le trafic de livraison vers l'usine de Wörth d'ici à la fin de 2026. Dans une prochaine étape, il est prévu d'étendre la procédure aux autres usines allemandes du réseau de production de Mercedes-Benz Trucks, à savoir Kassel, Mannheim et Gaggenau. Les partenaires logistiques tels que GV Trucknet jouent un rôle central dans ce développement.

Le déploiement permet une utilisation optimale des ressources : à l'aller, les camions transportent des composants de véhicules destinés à nourrir la chaîne de production ; au retour, ils transportent des porte-charges vides. La distance parcourue à chaque trajet est d'environ 100 kilomètres. Comme l'eActros 300, qui est un tracteur semi-remorque, peut atteindre une autonomie de 220 kilomètres avec une seule charge, les conducteurs n'ont pas besoin de prendre en compte la recharge intermédiaire en cours de route. Cela signifie qu'ils peuvent utiliser exclusivement les stations de recharge de GV Trucknet et de Mercedes-Benz Trucks au point de départ et au point d'arrivée. Au dépôt de GV Trucknet à Kornwestheim, les conducteurs ont la possibilité d'utiliser une station de recharge d'une puissance de 160 kW. Dans la plus grande usine de production de Mercedes-Benz Trucks au monde, il y a tout un parc de bornes de recharge avec des stations proposant différentes capacités.

Tracteur eActros 300 sur la route pour Mercedes-Benz Group AG

Depuis quelque temps, Große-Vehne Spedition utilise deux tracteurs eActros 300 pour Mercedes-Benz Group AG pour la logistique automobile. Ces camions font la navette entre l'usine de moteurs de Bad Cannstatt et l'usine de Sindelfingen. Les deux camions électriques Mercedes-Benz parcourent chacun environ 180 kilomètres par jour et, jusqu'à ce que l'infrastructure de recharge prévue soit mise en place, ils sont rechargés dans un relais routier. L'électrification de cette opération chez Mercedes-Benz Group AG a été le premier projet de consultation avec une entreprise industrielle mis en œuvre par Daimler Truck.

GV Trucknet prévoit d'ajouter d'autres camions électriques aux quatre existants. "Nous allons compléter la flotte avec d'autres véhicules électriques", annonce René Große-Vehne, ajoutant qu'ils sont actuellement en discussion avec d'autres clients. "Nous sommes très intéressés par le déploiement de la mobilité électrique et de l'hydrogène, ainsi que par les carburants alternatifs, et par l'acquisition d'expérience", explique-t-il. L'intérêt pour l'eActros 600, destiné aux applications lourdes dans le domaine du transport de marchandises sur de longues distances, et pour le GenH2 Truck de Mercedes-Benz, alimenté à l'hydrogène, qui fera bientôt l'objet d'essais auprès de clients, est tout aussi grand.

Les clients s'intéressent de plus en plus aux offres respectueuses de l'environnement

M. Große-Vehne constate que ses clients s'intéressent de plus en plus aux services logistiques respectueux de l'environnement. L'une des raisons en est que les entreprises de transport se sont souvent fixé des objectifs en matière de climat et d'environnement : dans de nombreux cas, les entreprises de transport se sont fixé des objectifs climatiques et environnementaux. Nombre d'entre elles sont, ou seront, soumises à l'obligation de rendre compte en vertu des nouvelles règles de la directive sur les rapports de durabilité des entreprises (CSRD) et doivent documenter les mesures qu'elles ont l'intention de prendre pour réduire leurs émissions de CO2. Dans ce contexte, elles accordent également une plus grande attention à la logistique.

L'ensemble de la direction de Große-Vehne soutient fermement la neutralité en matière de CO2. Selon l'entreprise, GV Trucknet est l'un des premiers grands prestataires de services logistiques à être entièrement neutre en CO2 depuis 2018. Pour compenser les émissions de CO2 inévitables jusqu'à présent, le groupe d'entreprises aura déjà planté un million d'arbres d'ici la fin de l'année.

Exigences à l'égard des décideurs politiques : mise en place d'infrastructures et fiabilité de la planification

En ce qui concerne les investissements, GV Trucknet a pu utiliser les subventions du programme KsNI du gouvernement fédéral allemand non seulement pour les quatre camions électriques cités, mais aussi pour l'infrastructure de recharge à Kornwestheim. Cela rend leur déploiement plus attractif, y compris d'un point de vue économique. Les stations de recharge rapide de 160 kW ont une puissance suffisante pour répondre aux besoins d'utilisation actuels. Les conditions existantes pour l'infrastructure de recharge des dépôts varient toutefois d'un site à l'autre. Cela signifie que les entreprises de transport pourraient adopter une approche consistant à constituer des flottes électriques là où les conditions sont les plus favorables en termes d'espace et de connexions au réseau. Große-Vehne fait également preuve d'ouverture d'esprit en ce qui concerne les installations photovoltaïques sur le toit, afin de faire rouler les véhicules grâce à l'électricité solaire produite par l'entreprise elle-même. Là encore, les conditions varient d'un endroit à l'autre.

Parce que GV Trucknet donne le bon exemple, René Große-Vehne n'a aucun doute sur le fait que la neutralité en CO2 sera un succès, même au niveau fédéral. Le gouvernement fédéral s'est fixé cet objectif pour 2045. « Pourquoi n'y parviendrions-nous pas ? », déclare le transporteur. « Quelle alternative avons-nous ? » Il préférerait toutefois que le secteur du transport et de la logistique soit un peu plus

soutenu sur la voie de la neutralité climatique. L'un des aspects serait la mise en place d'une infrastructure de recharge et de remplissage à l'échelle nationale. « Si nous encourageons l'électrification, il sera également nécessaire de construire l'infrastructure, sinon cela ne fonctionnera pas ».

Après la fin abrupte du programme de subvention KsNI, le secteur a en outre besoin d'une plus grande prévisibilité et d'une meilleure fiabilité de planification. Actuellement, les camions à zéro émission ne sont exemptés des péages routiers basés sur le CO2 que jusqu'à la fin de 2025 - pour Große-Vehne, c'est une période trop courte pour supporter les importants investissements nécessaires. Enfin, le directeur de l'entreprise plaide en faveur de l'adoption de normes dans le cadre de la transition des véhicules. « Nous avons besoin de normes industrielles ». Il souligne que les normes ont prouvé leur efficacité, notamment dans le domaine de la logistique, comme en témoigne le succès universel des conteneurs ou des palettes.

A propos de Große-Vehne

GV Trucknet emploie plus de 2 700 personnes dans 14 entreprises réparties sur neuf sites, dont plus de 100 stagiaires. Le réseau d'entreprises dispose de 1 200 camions en propre, dont 90 % sont des Mercedes-Benz. Ses domaines de prédilection sont la logistique automobile, les dépôts et le trafic de systèmes pour le secteur CEP, le commerce de détail, les boissons et les services logistiques textiles. Les activités du groupe couvrent une zone logistique de quelque 110 000 mètres carrés. GV Trucknet célèbre cette année son 50e anniversaire - l'entreprise a mis son premier camion sur la route en 1974.

La nouvelle marque TruckCharge de Daimler Truck

Daimler Truck présente la nouvelle marque TruckCharge en Europe. Ce nom regroupe toutes les offres existantes et futures de l'entreprise relatives à l'e-infrastructure et à la recharge des camions électriques, c'est-à-dire le conseil, le matériel et les services numériques. De cette manière, Daimler Truck entend proposer à ses clients une offre globale rentable, de la production d'énergie à l'exploitation des véhicules, leur permettant d'exploiter tout le potentiel de l'électrification. TruckCharge s'adresse non seulement aux exploitants de flottes de camions, mais aussi aux entreprises industrielles possédant leur propre flotte de camions ou une flotte externalisée. Comme des véhicules de différents constructeurs sont généralement utilisés, TruckCharge est disponible quelle que soit la marque du camion. Daimler Truck lancera officiellement TruckCharge lors du salon IAA Transportation à Hanovre en septembre.

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes : newsroom.daimlertruck.com et www.daimlertruck.com

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.