

Daimler Truck AG

Press Information

11 Février 2022

Discussion batterie-électricité vs. hydrogène : Daimler Truck poursuit une stratégie à double voie avec les deux technologies

- L'introduction des technologies à émissions zéro doit tenir compte de la diversité des besoins de transport des clients
- La combinaison des technologies de propulsion à base de batteries et d'hydrogène permet de proposer des solutions de transport optimales pour toutes les applications
- Daimler Truck propose déjà des véhicules de série électriques à batterie
- Les moteurs nourris à l'hydrogène peuvent être la meilleure solution pour les tâches de transport exigeantes qui nécessitent une plus grande autonomie et une plus grande flexibilité
- Dr. Andreas Gorbach, membre du comité de direction de Daimler Truck AG, responsable de Truck Technology : "Il y aura toujours des discussions qui ne porteront que sur des aspects partiels des différentes technologies de transmission alternatives, comme l'efficacité énergétique. En fait, l'efficacité énergétique est plus élevée avec les moteurs électriques à batterie qu'avec les moteurs à hydrogène, mais on oublie souvent la vue d'ensemble. Outre l'efficacité énergétique, la disponibilité d'une infrastructure correspondante et d'une quantité suffisante d'énergie verte est décisive pour une conversion réussie aux technologies à zéro émission. Nous sommes convaincus que ce besoin en énergie ne peut être couvert rapidement et à moindre coût qu'avec les deux technologies."

Stuttgart - Quelle technologie est le moteur d'un avenir neutre en CO₂ ? Aucune question n'occupe actuellement l'industrie des camions, le secteur de l'énergie et la politique comme celle-ci. Daimler Truck a clairement fixé son cap stratégique et poursuit de manière conséquente une stratégie à double voie dans l'électrification de ses gammes avec des moteurs à batterie et à hydrogène. Une technologie qui servira aussi des applications et des tâches très différentes des camions. Les moteurs à hydrogène peuvent être la meilleure solution,

notamment pour le transport longue distance qui demande flexibilité et exigences différentes. Pour les camions électriques, les mêmes règles que pour les camions conventionnels s'appliquent. Lorsqu'elles choisissent leurs véhicules, les entreprises de transport prennent des décisions d'achat rationnelles fondées sur le coût total de possession. Elles ne sont pas disposées à faire des compromis sur l'adéquation de leurs camions à l'usage quotidien, le tonnage et l'autonomie. Daimler Truck continuera à offrir à ses clients des solutions optimales pour toute les applications possibles.

Dr. Andreas Gorbach, membre du conseil d'administration de Daimler Truck AG, responsable de Truck Technology : "Il y aura toujours des discussions qui n'aborderont que des aspects partiels des différentes technologies de motorisations alternatives, comme l'efficacité énergétique. En fait, l'efficacité énergétique est plus élevée avec les moteurs électriques à batterie qu'avec les moteurs à hydrogène, mais on oublie souvent la vue d'ensemble. Outre l'efficacité énergétique, la disponibilité d'une infrastructure correspondante et d'une quantité suffisante d'énergie verte est décisive pour une conversion réussie aux technologies à zéro émission. Nous sommes convaincus que ce besoin en énergie ne peut être couvert rapidement et à moindre coût que par les deux technologies. À l'avenir, pratiquement aucun pays dans le monde ne pourra être autosuffisant en matière d'énergie verte à des prix compétitifs. Ils devront donc s'engager dans le commerce mondial des sources d'énergie neutres en CO₂. L'hydrogène vert jouera ici un rôle central. Nous pensons qu'il sera commercialisé à des prix très intéressants à l'avenir. Nous voyons également des avantages en termes de coûts et de faisabilité technique de l'infrastructure de l'hydrogène, ainsi qu'une plus grande autonomie, une plus grande flexibilité et des temps de ravitaillement plus courts pour les clients. Par conséquent, les camions à hydrogène peuvent être une option viable pour nos clients, en particulier pour les opérations difficiles sur de longues distances et notamment en termes de coût total de possession - même si l'efficacité énergétique est moindre. Lorsqu'il s'agit de déterminer la meilleure solution de transport, l'efficacité énergétique est un critère important mais loin d'être suffisant."

"En tant que l'un des plus grands constructeurs de véhicules industriels de la planète, nous sommes engagés dans l'Accord de Paris sur le climat. Notre ambition est de proposer uniquement des véhicules neufs neutres en carbone dans nos principaux marchés mondiaux d'ici 2039. Par conséquent, nous offrirons à nos clients une solution zéro émission sur mesure pour chaque type de transport. Avec l'énorme soutien de nombreux partenaires de l'industrie et de la politique, nous réussirons à mettre ces deux technologies sur la route", poursuit M. Gorbach.

Plus de 40 gouvernements dans le monde ont lancé des plans d'action complets en faveur de l'hydrogène. Ces plans reposent sur la constatation qu'à long terme, seul l'hydrogène permet un approvisionnement en énergie stable et entièrement renouvelable, en tant qu'énergie pouvant être stockée. Il existe également de nombreuses applications qui ne peuvent être décarbonisées qu'avec de l'hydrogène. Ce signal clair en faveur d'un système énergétique de l'avenir basé sur l'hydrogène a déjà donné lieu à de nombreuses annonces de la part de nombreuses entreprises mondiales. Les experts prévoient que des centaines de milliards d'euros seront investis au cours de cette décennie dans la production, le transport et l'infrastructure de l'hydrogène.

Un engagement global en faveur de l'hydrogène

Avec Linde, Daimler Truck développe depuis un certain temps déjà la prochaine génération de technologie de ravitaillement en hydrogène liquide pour les camions à pile à combustible. Grâce à cette coopération, les partenaires ont pour objectif de rendre le ravitaillement en hydrogène aussi simple et pratique que possible. Dans le domaine de l'infrastructure des stations de ravitaillement en hydrogène le long des principaux axes de transport en Europe, Daimler Truck prévoit de collaborer avec les sociétés Shell, BP et TotalEnergies. En outre, Daimler Truck, IVECO, Linde, OMV, Shell, TotalEnergies et le groupe Volvo se sont engagés à travailler ensemble pour contribuer à créer les conditions nécessaires au déploiement en masse des camions à hydrogène en Europe dans le cadre de H2Accelerate (H2A).

Coentreprise de piles à combustible cellcentric avec le groupe Volvo

Avec le groupe Volvo, Daimler Truck s'engage en faveur des piles à combustible à base d'hydrogène. Les deux entreprises ont fondé leur *joint-venture* cellcentric en 2021. L'objectif de cellcentric est de devenir l'un des principaux fabricants mondiaux de systèmes de piles à combustible. À cette fin, l'entreprise prévoit de mettre en place l'un des plus grands sites de production en série en Europe à partir de 2025.

Daimler Truck met en œuvre de manière cohérente une stratégie duale

Les Mercedes-Benz eCitaro et Mercedes-Benz eActros, tous deux « électriques à batterie », sont produits en série respectivement depuis 2018 et 2021. Le Mercedes-Benz eEconic, le FUSO eCanter nouvelle génération et le Freightliner eCascadia suivront plus tard cette année et d'autres véhicules sont en préparation. En ce qui concerne l'hydrogène, le prototype GenH2 Truck à pile à combustible de Mercedes-Benz fait l'objet de tests intensifs depuis l'année dernière, tant sur la piste d'essai interne que sur les routes publiques. L'objectif de développement est d'atteindre une autonomie de 1 000 kilomètres et plus pour le véhicule de série, le lancement de la production étant prévu pour 2027.

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes :
www.media.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 “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

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 BharatBenz commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. 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.