

Spotlight

2 avril 2025

FUSO, filiale de Daimler Truck: l'eCanter électrifie la flotte de l'entreprise suisse de transport et de traitement des déchets TIT Imhof



Leinfelden-Echterdingen – Un FUSO eCanter 9C18e à benne basculante entièrement électrique complète depuis quelques mois la flotte de camions de l'entreprise TIT Imhof AG dans le canton suisse de Thurgovie. Le camion léger de 8,55 tonnes est le premier véhicule de série entièrement électrique pour cette entreprise de transport, de construction et de traitement des déchets basée à Kreuzlingen, qui mise depuis plusieurs années déjà sur l'électromobilité.

Le propriétaire Dominic Imhof, âgé de 37 ans, dirige l'entreprise avec sa sœur. Ils emploient environ 150 personnes et possèdent près de 70 véhicules. Dominic se décrit lui-même comme un passionné d'électromobilité. Le portefeuille de TIT Imhof comprend la logistique de chantier, les transports spéciaux, les services de grue, le terrassement et le démontage, ainsi

que l'élimination et le recyclage pour les clients commerciaux, industriels et privés. Ce dernier inclut notamment le service de benne, qui est le domaine de prédilection du FUSO eCanter chez TIT Imhof. Le 9C18e, équipé d'une benne basculante de type AK4V de Meier-Ratio, transporte les bennes vides chez les clients et élimine le contenu des bennes pleines dans le centre de traitement des déchets de l'entreprise, sur le site de Kreuzlingen. Pour une utilisation en ville et dans les communes environnantes, l'eCanter est particulièrement compact et maniable avec un empattement court de 3400 mm. Avec le pack de batteries M, il dispose d'une autonomie pouvant atteindre 140 kilomètres avec une seule charge de batterie. «L'eCanter répond parfaitement à nos exigences et, surtout, la charge utile de 3,3 tonnes est idéale pour le transport de bennes», confirme Dominic Imhof.

Qualités pratiques: le FUSO eCanter fait ses preuves au quotidien

Le conducteur Jozef Peciar, qui travaille depuis six ans chez TIT Imhof, confirme la praticité de l'eCanter. Que la benne doive être déposée en marche arrière dans des entrées étroites au centimètre près ou que le conducteur doive manœuvrer en travers de la chaussée dans les rues étroites et sinueuses de la rive sud du lac de Constance, l'eCanter vient à bout des tâches quotidiennes avec brio. La superstructure de l'eCanter peut supporter des conteneurs adaptés pouvant aller de un à dix mètres cubes et une charge de levage allant jusqu'à 4,5 tonnes. «Ce qui me plaît aussi beaucoup, c'est la prise de force électrique de l'eCanter (ePTO)», souligne Jozef Peciar, «j'appuie sur le bouton et l'entraînement démarre immédiatement. Ce n'est pas toujours le cas avec les camions à moteur diesel. Il faut souvent du temps pour que la pompe se mette en marche. De plus, dans le FUSO eCanter, l'interrupteur est à gauche, en dessous du volant, donc je peux y accéder très facilement, même si je suis à côté de la cabine.»

Le véhicule est rechargé pendant la nuit sur une unité de charge CC dans la cour du site. Si nécessaire, le conducteur Jozef Peciar peut le recharger pendant sa pause de midi et profiter de l'excellent comportement de recharge de l'eCanter. Comme il répond aux appels numériques du dispatching sur sa tablette, il ne peut pas prévoir de trajets fixes. Parfois, il ne fait que des allers-retours sur cinq kilomètres, parfois sa prochaine mission est à 20 kilomètres. Cependant, la charge lui suffit toujours pour la matinée.

Un autre avantage des véhicules électriques de sa flotte convainc le propriétaire Dominic Imhof: «Nous n'avions honnêtement pas envisagé au départ à quel point l'électromobilité rendrait notre environnement de travail silencieux. Un autre effet que tout le monde apprécie désormais beaucoup.»

Du biodiesel au camion électrique avec sa propre infrastructure de recharge

Très tôt, TIT Imhof a misé sur le biodiesel et les engins de construction à propulsion hybride. Dès 2019, Dominic Imhof a intégré le premier camion 26 tonnes entièrement électrique dans sa flotte, et d'autres véhicules ont suivi, tous fabriqués spécialement aux Pays-Bas et en Suisse. Lorsqu'il a entendu parler du FUSO eCanter de série, il a tout de suite été intéressé. Fin 2024, il l'a adopté pour remplacer un véhicule diesel de la même catégorie de poids dans

sa flotte. Mais TIT Imhof ne s'arrête pas là en ce qui concerne les camions: le centre de traitement des déchets du site de Kreuzlingen n'utilise que des engins de manutention à propulsion électrique. Bien entendu, les voitures de la société sont électriques. Le tout est alimenté par la puissance de 2400 mètres carrés de panneaux photovoltaïques installés sur les toits des bâtiments de l'entreprise.

«Tout cela n'a vraiment de sens que si nous utilisons notre propre électricité. C'est pourquoi nous avons cherché une solution de stockage qui s'intègre facilement dans l'infrastructure existante», se souvient Dominic Imhof. C'est ainsi qu'est né l'eCube, un concept breveté. Il s'agit d'un conteneur à plateforme interchangeable qui abrite un grand système de stockage par batterie ainsi qu'un chargeur rapide de 360 kilowatts avec deux raccordements. M. Imhof propose également cette idée à d'autres entreprises en tant que solution mobile comprenant l'analyse des besoins, la planification, l'installation et le logiciel de commande de la nouvelle filiale eSpectrum AG. L'entreprise s'engage par ailleurs dans des associations et des groupes spécialisés pour le développement continu de l'infrastructure de recharge. Un réseau d'entreprises de transport s'entraide déjà à cet égard et ouvre ses bornes de recharge aux camions électriques de ses concurrents.

En Suisse, les camions électriques sont exonérés de la RPLP, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, jusqu'en 2030. Celle-ci s'élève à environ un franc suisse (environ 1,05 euro) par kilomètre pour un camion de 40 tonnes. A cela s'ajoute depuis cette année la taxe CO₂ sur les importations de véhicules en Suisse, qui concerne non seulement les voitures mais aussi les camions légers. Le TCO (Total Cost of Ownership) du FUSO eCanter sans émissions locales est donc extrêmement attractif malgré des coûts d'acquisition plus élevés.

Interlocuteurs:

Carolin Fritze, +49 160 864 1354, carolin.c.fritze@daimlertruck.com

Maximilian Splittgerber, +49 160 860 71 24, maximilian.splittgerber@daimlertruck.com

Plus d'informations sur FUSO:

newsroom.daimlertruck.com et www.fuso-trucks.com

Daimler Truck en bref

Daimler Truck Holding AG («Daimler Truck») est l'un des plus grands constructeurs de véhicules utilitaires au monde, avec plus de 40 sites principaux et plus de 100 000 collaboratrices et collaborateurs dans le monde entier. Il y a un peu plus de 125 ans, les fondateurs de Daimler Truck ont donné naissance à l'industrie moderne du transport avec leurs camions et leurs bus. L'objectif de l'entreprise reste inchangé: Daimler Truck travaille pour tous ceux qui font bouger le monde. Ses clients assurent la mobilité des personnes et livrent les marchandises à destination de manière fiable, ponctuelle et sûre. Daimler Truck met à disposition les technologies, les produits et les services dont vous avez besoin pour cela. Cela vaut également pour la transition vers une conduite neutre en carbone. L'entreprise entend faire du transport durable un succès, grâce à une connaissance approfondie de la technologie et à une vision claire des besoins de ses clients. Les activités commerciales de Daimler Truck sont réparties en cinq segments de reporting: Trucks North America (TN) avec les marques de camions Freightliner et Western Star ainsi que la marque de bus scolaires Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) avec les marques de véhicules utilitaires FUSO et RIZON. Mercedes-Benz Trucks (MBT) avec la marque de camions du même nom et BharatBenz. Daimler Buses (DB) avec les bus des marques Mercedes-Benz et Setra. La nouvelle activité Financial Services (DTFS) de Daimler Truck constitue le cinquième segment. La gamme de produits dans les segments des camions comprend des camions légers, moyens et lourds pour le transport long-courrier, la distribution et les chantiers, des véhicules spéciaux utilisés principalement dans le secteur municipal, ainsi que des moteurs industriels. La gamme de produits du segment des bus comprend des bus urbains, scolaires et interurbains, des cars de tourisme et des châssis d'autocar. Outre la vente de véhicules utilitaires neufs et d'occasion, l'entreprise propose également des services après-vente et des solutions de connectivité.