



Daimler Truck AG

Press Information

28 Février 2024

Comment Daimler Truck va de l'avant avec la "Vision zéro" et assure une plus grande sécurité pour tous les usagers de la route grâce à ses derniers systèmes d'assistance.

- À partir du mois de juillet, des réglementations plus strictes entreront en vigueur dans l'UE pour les nouveaux camions, autobus et autocars de tourisme.
- Avec ses derniers systèmes de sécurité, Daimler Truck va, dans certains cas, bien au-delà des exigences légales.
- L'accent est mis sur tous les usagers de la route : selon les données de l'UE, les occupants des voitures particulières, les cyclistes et les piétons représentent la majorité des victimes d'accidents impliquant des poids lourds.
- La nouvelle technologie de fusion des capteurs à 270 degrés permet une visibilité panoramique étendue autour du véhicule.
- Les systèmes sont installés sur toutes les gammes, y compris l'eActros 600, la nouvelle génération de l'Actros L et les autobus et autocars de tourisme des marques Mercedes-Benz et Setra.
- Rainer Müller-Finkeldei, Directeur du Développement Produit Mercedes-Benz : "Le règlement général de l'UE sur la sécurité qui entre en vigueur cette année est une étape importante vers la conduite sans accident - notre "Vision zéro". Nous poursuivons cette voie avec constance depuis des décennies et établissons aujourd'hui de nouvelles normes avec nos systèmes d'assistance à la sécurité améliorés. Et ce, dans l'optique d'une prévention optimale des accidents afin de protéger les conducteurs et tous les usagers de la route."

Leinfelden-Echterdingen – Le compte à rebours est lancé : à partir de juillet 2024, tous les camions, autobus et autocars de tourisme nouvellement immatriculés dans l'UE devront se conformer aux dispositions du règlement général sur la sécurité (GSR2) mis à jour. Ce règlement est déjà en vigueur pour les nouveaux modèles de véhicules depuis juillet 2022. Le GSR impose toute une série de systèmes d'aide à la conduite afin d'accroître la sécurité

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : 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, Stephan Unger

routière pour toutes les parties concernées. En particulier, les systèmes d'assistance électronique peuvent contribuer autant que possible à éviter que les moments d'inattention dus à la fatigue, au stress ou à la distraction n'aient des conséquences graves. Cela profite non seulement aux conducteurs et aux passagers de camions, d'autobus et d'autocars de tourisme, mais aussi à tous les autres usagers de la route qui se déplacent en voiture, à vélo ou à pied.

Avec des systèmes d'assistance tels que l'Active Brake Assist 6, l'Active Sideguard Assist 2, le Front Guard Assist, l'Active Drive Assist 3 ou le Traffic Sign Assist, Daimler Truck répond largement à ces exigences. Ces systèmes constituent la nouvelle norme pour toutes les modèles et représentent une valeur ajoutée supplémentaire pour l'eActros 600 et tous les autres modèles électriques à batterie de Mercedes-Benz Trucks, la gamme Actros et sa nouvelle génération d'Actros L, les Arocs, Atego et Econic, les camions spéciaux Mercedes-Benz ainsi que les autocars urbains, interurbains et de tourisme des marques Mercedes-Benz et Setra.

Rainer Müller-Finkeldei, Responsable du Développement Produits Mercedes-Benz Trucks : "Le règlement général sur la sécurité de l'UE est une étape importante vers la conduite sans accident - notre "Vision zéro". Nous poursuivons cette voie de manière cohérente depuis des décennies et établissons aujourd'hui de nouvelles normes avec nos systèmes d'assistance à la sécurité améliorés. Et ce, dans l'optique d'une prévention optimale des accidents afin de protéger les conducteurs et tous les usagers de la route."

L'accent est mis sur l'ensemble des usagers de la route

Ces dernières années, selon les chiffres de la base de données CARE de l'UE, les occupants des voitures particulières, les cyclistes et les piétons représentaient ensemble une moyenne d'environ 70 % de tous les décès dans les accidents impliquant des poids lourds de 3,5 tonnes ou plus - les occupants des voitures particulières en particulier représentant près de 50 %. 12 % des victimes de ces accidents étaient des passagers des véhicules de transport de marchandises concernés. Dans l'ensemble, le nombre d'usagers de la route tués dans ces accidents a considérablement diminué ces dernières années. Alors qu'il y avait encore 4 586 décès dans ce domaine en 2011, ce chiffre a chuté d'environ 40 % pour atteindre 2 722 en 2021, selon les derniers chiffres de la Commission européenne. Cela correspond à environ 14 % de tous les accidents mortels de la circulation dans l'UE - un pourcentage qui est plus ou moins resté à ce niveau depuis un certain temps. Les types d'accidents les plus courants dans l'UE sont les collisions par l'arrière, en particulier à la fin d'un embouteillage, les sorties de voie involontaires, les chocs latéraux aux intersections, les collisions dans les virages à cause de l'angle mort et les accidents dus à des erreurs de dépassement.

Renforcement des exigences légales dans les années à venir

Les systèmes d'aide à la conduite qui ont le potentiel d'identifier les situations critiques à un stade précoce et d'éviter les accidents ou au moins d'en atténuer les conséquences deviennent donc de plus en plus importants. Selon le GSR, à partir de juillet 2024, des systèmes tels que le Sideguard Assist, un système d'alerte de sortie de route, l'Intelligent Speed Assist, le Tire Pressure Loss Warning System, le Reverseing Assist avec caméra

ou capteurs et un système d'alerte en cas de fatigue du conducteur et de baisse d'attention seront exigés par la loi, ainsi qu'un dispositif pour l'installation d'un anti-démarré basé sur un test d'alcoolémie. Pour l'immatriculation des nouveaux camions, autobus et autocars de tourisme, un système d'alerte très perfectionné sera obligatoire à partir de 2026 si la concentration du conducteur diminue. Une mémoire de données d'événements suivra en 2029. En outre, il faudra garantir un champ de vision direct encore plus large depuis le poste de conduite.

Daimler Truck est un pionnier en ce domaine depuis des années

Avec les dispositifs de sécurité qui seront utilisés dans les camions, les autobus et les autocars de tourisme de Daimler Truck cette année, l'entreprise renforce une fois de plus sa position de pionnier dans le secteur : les systèmes sont non seulement conformes aux normes GSR applicables à partir de 2024, mais dépassent également leur portée en partie.

Ces dernières années, Daimler Truck a démontré son rôle de pionnier dans le développement de dispositifs de sécurité avec toute une série de systèmes. Par exemple, un camion équipé de l'Active Brake Assist 1 (ABA), lancé sur le marché en 2006, a pu déclencher pour la première fois un freinage maximal à fond dans les limites du système. Les fonctions de l'assistant de freinage d'urgence ont été systématiquement étendues pour la sixième génération à venir. Une étape importante a été franchie avec l'ABA 5, disponible à partir de 2020, qui réagit aux personnes en mouvement non seulement par un freinage partiel, mais aussi par un freinage maximal à fond. En 2016, l'entreprise a été le premier constructeur de camions à proposer un assistant de virage départ usine. Depuis 2018, l'Active Drive Assist (ADA) permet une conduite partiellement automatisée (SAE niveau 2) pour la première fois dans un camion de série. Enfin, en juin 2021, Daimler Truck a été le premier constructeur à introduire sur le marché l'Active Sideguard Assist (ASGA) avec application des freins.

Un rôle central dans le développement des systèmes est joué par la recherche sur les accidents de véhicules industriels de l'entreprise qui, avec ses analyses d'accidents depuis 1972, a jeté les bases de l'intégration continue de nouvelles optimisations dans les véhicules. Ingo Scherhauser, Responsable du Développement de nouveaux systèmes d'assistance depuis une vingtaine d'années, en a également profité. Il y a quelques mois, il a reçu le "Prix européen de la sécurité pour les véhicules industriels 2023" pour ses réalisations en matière de sécurité des véhicules de cette catégorie. Ce prix est décerné chaque année depuis 1990 par l'Association européenne pour la recherche et l'analyse des accidents, en collaboration avec l'organisation d'experts DEKRA et le Conseil allemand de la sécurité routière. [Link](#)

Technologie de fusion des capteurs à 270° pour une visibilité quasi-totale

L'équipement des véhicules en caméras et en capteurs est très important pour l'efficacité des systèmes d'aide à la conduite. Afin de contribuer encore davantage à la prévention des accidents, Daimler Truck a mis au point une nouvelle plate-forme électronique qui permet d'obtenir une vue encore plus large à l'avant et sur les côtés grâce à la fusion des capteurs, qui permet de fusionner les données des radars et des caméras. La plate-forme électronique offre un traitement des données 20 fois plus rapide, et le total des six capteurs installés - quatre radars latéraux à courte portée à l'avant et à l'arrière, à droite et à gauche, un

radar à longue portée à l'avant au centre et la caméra multifonction dans le pare-brise - peut désormais couvrir un angle de 270 degrés autour du véhicule. Grâce à cet angle de vision considérablement élargi, les systèmes d'assistance installés peuvent encore mieux exploiter leurs atouts. Cela vaut aussi bien pour les nouveaux systèmes que pour les systèmes améliorés.

Active Brake Assist 6 avec surveillance multi-voies

L'Active Brake Assist 6 est un bon exemple de l'efficacité de la technologie de fusion à 270 degrés et de l'accomplissement du GSR. Jusqu'à une vitesse de 60 km/h - qui était déjà de 50 km/h avec l'ABA 5 - l'ultime version de l'assistant de freinage d'urgence de Daimler Truck peut désormais également effectuer un freinage automatisé maximal en amont des usagers de la route qui traversent, qui arrivent en sens inverse ou qui se trouvent sur la voie. Le GSR prévoit l'extension de la réponse aux piétons et aux cyclistes pour les nouveaux camions, autobus et autocars de tourisme uniquement à partir du 1er juillet 2026. Devant les véhicules à l'arrêt, le système peut réagir, comme c'était le cas auparavant, à des vitesses allant jusqu'à plus de 80 km/h avec un freinage maximal à fond. Une autre valeur ajoutée d'ABA 6 est la surveillance de plusieurs voies à une distance pouvant atteindre 250 mètres pour une meilleure détection des dangers. Le système peut ainsi mieux réagir aux situations critiques et aux objets en mouvement ou immobiles, y compris, par exemple, dans les virages typiques des autoroutes. Par ailleurs, la technologie radar garantit généralement une grande disponibilité du système, même en cas de mauvaise visibilité.

Active Sideguard Assist 2 avec fonctionnalité étendue côté conducteur

L'Active Sideguard Assist (ASGA 2) de deuxième génération montre à quel point l'équipement des véhicules avec six capteurs et l'angle de vision élargi qui y est associé accroît la sécurité routière. L'ASGA 2 surveille la circulation tant du côté du conducteur que du côté du passager avant et, grâce à son système d'alerte à deux niveaux, il peut avertir le conducteur de dangers potentiels afin qu'il intervienne à temps pour atténuer une situation de circulation critique. La zone de surveillance latérale du côté passager avant et du côté conducteur a une largeur de 4,25 mètres (contre 3,75 mètres auparavant du côté passager avant). La zone d'alerte, qui est active jusqu'à une vitesse de 30 km/h, est au maximum de 30 mètres derrière le véhicule et de sept mètres devant. Jusqu'à une vitesse de braquage de 20 km/h, dans la zone d'avertissement rouge, le système peut également déclencher un freinage automatisé jusqu'à l'arrêt du véhicule si le conducteur n'a pas réagi au préalable à un avertissement sonore et visuel pour le côté passager. Avec cette fonction également, le système va au-delà des exigences du GSR, qui stipule seulement que le Sideguard Assist doit émettre un avertissement si nécessaire. En outre, l'ASGA 2 fournit un concept intelligent d'avertissement de changement de voie en fonction de sa propre position dans la voie et aide les conducteurs des deux côtés lors d'un changement de voie.

Nouveau : le Front Guard Assist surveille le trafic devant le véhicule

Dans l'agitation du travail quotidien, il peut arriver que les conducteurs regardent déjà plus loin devant eux lorsqu'ils démarrent le moteur ou s'arrêtent à un feu rouge, et qu'ils démarrent immédiatement. Cela peut avoir de graves conséquences si des usagers

non protégés de la route, tels que des piétons ou des cyclistes, se trouvent directement devant le camion, l'autobus ou l'autocar de tourisme. Afin d'éviter autant que possible les accidents dans de telles situations, le nouveau système d'assistance Front Guard Assist de Daimler Truck peut s'avérer utile. Le système d'assistance surveille le trafic devant le véhicule et aide le conducteur lorsque le véhicule est à l'arrêt, lorsqu'il démarre et aux intersections. Si le système détecte des objets immobiles ou en mouvement devant le véhicule, il aide le conducteur dans des situations de conduite jusqu'à 15 km/h en envoyant des messages d'avertissement via le système d'avertissement à deux niveaux. La technologie de fusion à 270 degrés couvre l'angle mort devant le véhicule de 0,8 mètre à environ quatre mètres sur toute la largeur du véhicule.

L'Active Drive Assist 3 supporte encore mieux la fonction conduite pour la conduite partiellement automatisée

L'Active Drive Assist (ADA), qui permet une conduite partiellement automatisée (niveau 2) dans un camion de série depuis 2018, a également fait l'objet de nouvelles améliorations. Alors que la deuxième génération de l'ADA, installée à partir de juin 2021, a été améliorée pour inclure la fonction d'arrêt d'urgence, l'ADA 3 soutient désormais encore mieux les conducteurs dans le guidage longitudinal et latéral du camion. La fonction de direction d'urgence est particulièrement nouvelle : lorsque l'ASGA 2 signale un risque de collision lors d'un changement de voie, l'ADA 3 peut contre-braquer activement pour éviter de quitter la voie et ramener le véhicule au centre de la voie ou dans sa propre voie. Comme la génération précédente, l'ADA 3 peut également maintenir automatiquement une distance, accélérer et diriger le véhicule si les conditions requises par le système, telles qu'un rayon de courbe suffisant ou des marquages de voie clairement visibles, sont remplies. Si le conducteur se rapproche trop d'un véhicule qui le précède, l'ADA 3 peut freiner automatiquement le camion jusqu'à ce qu'il atteigne la distance définie par rapport au véhicule qui le précède. Lorsque la distance est à nouveau suffisante, le système peut accélérer le véhicule jusqu'à la vitesse définie. Si le système détecte que le conducteur n'intervient plus dans le processus de conduite pendant le trajet, par exemple en raison de problèmes de santé, il est en mesure de freiner modérément le véhicule jusqu'à l'arrêt ou de déclencher un arrêt d'urgence.

Le Traffic Sign Assist détecte les panneaux en temps réel

Avec un autre système d'assistance, Daimler Truck va au-delà des exigences du GSR : l'assistance à la signalisation routière. Alors que la réglementation européenne exige l'affichage permanent des limitations de vitesse valables pour le véhicule, avec d'éventuelles alertes en cas de dépassement, le système identifie également les panneaux d'interdiction de dépasser et leur levée, ainsi que les panneaux d'avertissement, et affiche les deux derniers panneaux sur le cockpit multimédia ou le cockpit classique. Grâce à l'association intelligente des données des caméras et des cartes, le système Traffic Sign Assist aide également les conducteurs en affichant en permanence la dernière limite de vitesse applicable au camion, ce qui facilite le respect de la vitesse autorisée. Il est ainsi possible d'éviter les amendes pour excès de vitesse. En cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée, un signal sonore retentit. La technologie OCR utilisée "lit" également les restrictions temporelles des réglementations correspondantes ("Optical Character Recognition"). La puissance de calcul élevée et les capteurs installés, combinés au système GPS, fournissent des données

exactes en temps réel pour la détermination précise de la position et de l'environnement du véhicule.

Des systèmes supplémentaires permettent de créer un ensemble harmonieux pour une sécurité encore plus grande

Enfin, des dispositifs tels que la caméra de recul pour éviter les collisions lors des manœuvres ou de l'attelage, le système d'alerte de perte de pression des pneus pour prolonger la durée de vie des pneus et réduire la consommation de carburant, le système d'aide à l'attention pour évaluer le niveau de fatigue du conducteur et la possibilité d'équiper ultérieurement le véhicule d'un système antidémarrage basé sur le test d'alcoolémie contribuent également à une plus grande sécurité.

Avec tous les systèmes d'assistance, Daimler Truck poursuit, sur l'ensemble de son portefeuille de produits, l'objectif d'aider et de soulager les conducteurs autant que possible pendant leurs trajets, dans les limites du système. Cependant, les limites de la physique ne peuvent pas être déplacées par les systèmes, même s'ils sont très performants. Le conducteur reste donc entièrement responsable de la conduite du véhicule en toute sécurité à tout moment, comme le stipule la loi.

Contact:

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 86 12423, carola.pfeifle@daimler.com

Peter Smodej, +49 (0) 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Further information on Daimler Truck is available at:

newsroom.daimlertruck.com and 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.