



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Système de sécurité Active Brake Assist - Eviter les collisions arrière

Date :
21.08.2013

Mercedes-Benz se hisse - aussi en tête des constructeurs de véhicules utilitaires - en matière de développement des systèmes de sécurité passive et active. Grâce au système de sécurité Active Brake Assist de troisième génération, les freins d'un camion - ici, l'Actros et l'Antos - sont automatiquement activés tant en cas d'obstacles mobiles que statiques. Résultat, en fonction de la vitesse, il est possible d'éviter totalement la collision arrière ou d'en réduire au moins l'impact et ses répercussions. Ce faisant, Mercedes-Benz satisfait déjà à la directive européenne relative à l'« AEBS » ou Advanced Emerging Braking Systems, qui entrera pleinement en vigueur en 2018. Le fonctionnement de l'Active Brake Assist est illustré dans la vidéo jointe.

Contact :
Helen Van Nuffelen
Corporate Communication
Manager & Press Relations
Commercial Vehicles
+ 32 2 724 14 77
helen.vannuffelen@daimler.com
www.media.mercedes-benz.be

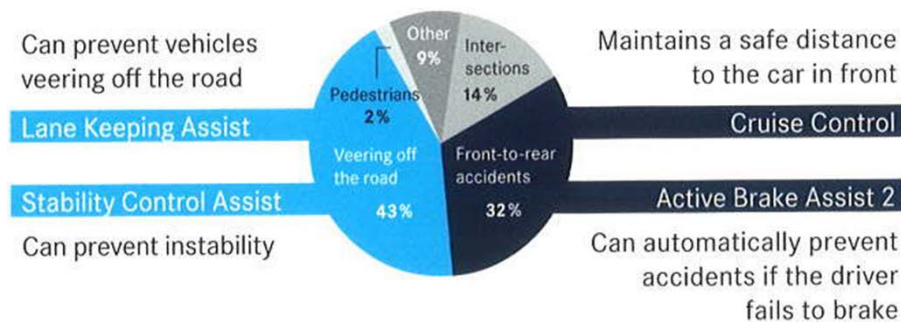
Ces derniers jours, des accidents spectaculaires impliquant des camions ont trop souvent fait la une des journaux. Les dégâts matériels, et surtout la souffrance humaine, sont malheureusement à l'avenant. Des études de la Commission européenne indiquent que le préjudice financier des accidents de la route s'élève en moyenne à 160 milliards d'euros par an. La souffrance humaine est impossible à chiffrer, mais elle n'en est pas moins immense. L'amélioration de la sécurité routière doit par conséquent rester un enjeu de société. D'autant plus que l'Union européenne prévoit une augmentation annuelle de 1,9 % du transport de marchandises entre 2000 et 2030. Même si ce chiffre semble à première vue limité, il équivaut à une hausse de 75 % du transport de fret au cours de la même période.

La sécurité routière résulte d'une conjonction extrêmement complexe de différents facteurs. Outre la technologie du véhicule, il est également tenu compte de la densité du trafic, de la visibilité et des conditions météorologiques, des aptitudes du chauffeur, ainsi que de l'état et de l'entretien des infrastructures routières. Seule une approche intégrée peut garantir une amélioration continue de la sécurité routière.

Mercedes-Benz et sa société mère Daimler AG misent d'ores et déjà sur l'amélioration continue de la sécurité active et passive. Les évolutions en la matière montrent qu'elle contribue à réduire considérablement l'implication des camions dans les accidents, d'une part, et l'ampleur de l'impact d'un accident, d'autre part. En 2012, l'entreprise a investi pas moins de 5,6 milliards d'euros dans la recherche et le développement, notamment en vue de perfectionner ces systèmes. Les systèmes de sécurité active figurent au rang des priorités et pour les développer, on tient compte des causes les plus fréquentes d'accidents.

Mercedes-Benz équipe ses camions d'un large éventail de systèmes de sécurité, capables de venir en aide au chauffeur en difficulté. L'Active Brake Assist en est un. Ce système de sécurité est disponible depuis 2006 et a connu de nombreuses évolutions. Nous en sommes aujourd'hui à la troisième génération - l'Active Brake Assist 3 ou simplement ABA3.

The Mercedes-Benz safety systems are activated where the most accidents occur | Accidents in Germany: trucks >12 t (trucks as main cause)



Source: Stat. Yearbook of Accidents in Goods Transport

Active Brake Assist

Le système de freinage d'urgence Active Brake Assist se fonde sur un système de radar intégré à la calandre du camion. Trois antennes radars détectent les obstacles mobiles et statiques se trouvant devant le véhicule. Les radars observent la bande de circulation et calculent en permanence la distance entre le camion et le véhicule qui le précède ou tout objet immobile à une distance de 7 à 150 mètres. En cas de risque d'accident, le conducteur reçoit d'abord un signal visuel sous la forme d'un triangle rouge, ainsi qu'un signal sonore. Si le risque s'accroît, le système actionne partiellement les freins en appliquant 50 % de la pression de freinage. Ensuite, si le chauffeur ne réagit toujours pas, le système applique l'intégralité de la pression de freinage et le véhicule est mis à l'arrêt.

Ce système de sécurité permet de diminuer considérablement les répercussions d'un impact en cas de collision arrière et même, en fonction de la vitesse, d'éviter une collision.

Mercedes-Benz propose l'Active Brake Assist 3 en option sur le (nouvel) Actros, ainsi que sur l'Antos. Le premier est le fleuron de haute technologie dédié au transport longue distance, le second est conçu spécialement pour les missions lourdes de ramassage-distribution.

L'Active Brake Assist 3 peut être installé individuellement ou faire partie du Safety Pack. Outre l'ABA3, ce dernier comprend également l'assistant de trajectoire, le régulateur de distance, l'Attention Assist et l'airbag conducteur avec rétracteur de ceinture. Le coût de ce pack de sécurité s'élève à 3 570 euros.

En Belgique, moins de 5% des nouveaux véhicules Mercedes-Benz vendus sont équipés de l'ABA3. Dans un environnement hautement concurrentiel et en pleine tourmente financière et économique, ce pourcentage relativement limité s'explique notamment par des facteurs économiques. Pas d'incitation non plus de la part des pouvoirs publics ou des assureurs pour encourager les transporteurs à équiper leur camion de systèmes de sécurité supplémentaires. En Allemagne notamment, les transporteurs bénéficient d'une remise de 10 % sur leur prime d'assurance. Cette incitation n'est certainement pas étrangère au fait qu'en Allemagne 6.000 camions par an sont équipés avec l'Active Brake Assist.

La moitié des accidents graves impliquant des camions peuvent être évités

Après un test de flotte pendant la période 2005/2006 portant sur plus de 1 000 tracteurs de type Mercedes-Benz Actros, les ingénieurs Mercedes-Benz en charge du développement sont arrivés à la conclusion que la moitié des accidents graves impliquant des camions pouvaient être évités. Aux fins de l'étude, la moitié des camions ont été équipés de systèmes d'aide tels que l'assistant de trajectoire, le régulateur de distance et le contrôle de stabilité. Le nombre d'accidents a été divisé par deux sur les véhicules équipés du pack de sécurité par rapport aux 500 tracteurs

dépourvus de cet équipement. Par ailleurs, lorsqu'un accident s'est quand même produit, le coût des dommages était de 90 % inférieur. Les résultats ont été enregistrés sur une période de douze mois au cours de laquelle les tracteurs ont parcouru un total de 106 millions de kilomètres.

Les systèmes d'aide modernes de Mercedes-Benz constituent un moyen particulièrement efficace pour éviter les principales causes d'accidents, à savoir les collisions arrière et les sorties de route. Le développement de ces systèmes d'aide au conducteur est devenu une priorité absolue et ils ont été progressivement introduits à partir de l'an 2000, à commencer par l'assistant de trajectoire. Jusqu'à présent, la vedette en matière de prévention des accidents n'est autre que l'Active Brake Assist (assistance de freinage d'urgence), disponible sur les camions de Mercedes-Benz depuis 2006. Les véhicules des clients qui sont équipés de ce système montrent dans l'ensemble des résultats positifs.

Les systèmes d'aide proposés sur les véhicules de Mercedes-Benz ne dispensent toutefois pas le conducteur de remplir sa part du contrat en conduisant prudemment. Les systèmes aident le conducteur en lui permettant de mieux se concentrer sur la route. Ils tombent à point nommé là où la technologie réagit plus rapidement et plus efficacement que l'homme.

Une formation intensive pour des milliers de chauffeurs de camion

Une formation intensive des chauffeurs fait partie de l'approche globale de Mercedes-Benz en matière de sécurité. En effet, pour que ces systèmes de sécurité et d'aide à la conduite offrent une valeur ajoutée, le conducteur doit être en mesure de les utiliser, ce qui commence notamment par un bon réglage des sièges et une utilisation constante de la ceinture de sécurité. Les chauffeurs doivent apprendre à reconnaître et à éviter les situations critiques et pouvoir garder la tête froide dans des conditions extrêmes. C'est pourquoi Mercedes-Benz n'est pas seulement

le plus grand constructeur de camions au monde, mais également la marque qui offre le plus grand organisme de formation pour les chauffeurs de camion. Dans le cadre de la formation des chauffeurs, Mercedes-Benz Belgium Luxembourg est habilitée par les pouvoirs publics à organiser des formations de conduite écologique et défensive.

Statistiques en matière d'accidents*

Des statisticiens indépendants ont défini les types d'accidents impliquant des camions. Ils découlent des dimensions et du poids des véhicules. Les accidents aux carrefours et en quittant les artères principales sont monnaie courante dans les centres-villes et pendant les trajets courts, car c'est dans ces situations que la visibilité est la plus faible. Les accidents résultant d'une trop faible distance entre les véhicules sont typiques du transport longue distance. Il s'agit alors de véhicules circulant dans le même sens. Les sorties de route sont également fréquentes.

Une analyse des accidents de camions survenus en Belgique en 2007 nous révèle les informations suivantes.

Au total, 2 584 accidents impliquant un camion ont eu lieu. Bilan : 154 morts, 574 blessés graves et 3 142 blessés légers. Chaque jour, les camions sont impliqués dans un accident sur sept.

Sur un total de 2 584 accidents impliquant un camion et ayant fait des blessés et/ou des morts, 1 550 (60,5 %) se sont produits en circulation linéaire, ce qui est typique des autoroutes. La Belgique compte 31 % d'accidents de ce type. Plus d'un tiers des accidents impliquant un camion a lieu sur l'autoroute. Seul un quart des accidents se produisent en zone urbaine. Enfin, 43 % des accidents faisant des morts et des blessés graves surviennent sur les autoroutes.

En allant encore plus loin, on peut conclure que parmi les 2 584 accidents ayant fait des blessés et/ou des morts, environ 50 % impliquaient une

collision arrière avec des véhicules en mouvement ou à l'arrêt, suivis par les accidents avec impact latéral.

Plus d'informations :

www.media.daimler.com

www.media.mercedes-benz.com

www.daimler.com

* IBSR, Via Secura no 78