

QUEL EST LE STATUT DE NON-CONFORMITÉ DES PLAQUETTES DE FREIN NON ORIGINALES ?

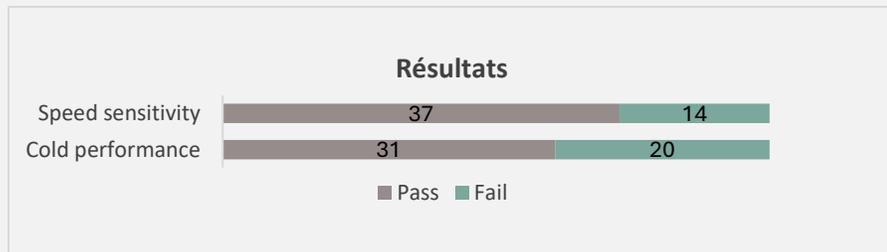
À PROPOS DU PROJET

[JAHARP2021-03](#) est un projet paneuropéen, cofinancé par l'UE, qui a débuté en avril 2022 et qui touche désormais à sa fin. Ce projet s'est concentré sur les plaquettes de frein, ciblant pour la première fois les plaquettes de frein non originales de rechange pour les véhicules de catégorie M1 ($\leq 3,5$ tonnes). Il s'inscrivait dans le champ d'application du règlement sur la sécurité générale (modifié par le règlement (UE) 2015/166 de la Commission), où il est établi que les équipements de remplacement déjà mis sur le marché, tels que les composants de frein non originaux, doivent satisfaire soit aux dispositions de la directive 71/320/CEE, soit au règlement n° 90 de la CEE-ONU.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Après une analyse approfondie du marché et des risques, le groupe de travail a identifié 51 jeux de plaquettes de frein non originales de rechange pour les véhicules de catégorie M1 pour les contrôles de documents et pour les essais sur véhicule auprès d'un service technique.

Les tests et les contrôles documentaires ont révélé un taux de non-conformité élevé. Au total, **28 des 51 ensembles (55%)** ont échoué au programme de test. Les principaux domaines de non-conformité observés lors des tests de produits concernaient le test d'équivalence des performances à froid et le test de sensibilité à la vitesse. La figure ci-dessous montre le nombre de jeux de plaquettes de frein qui ont échoué à ces critères de test.



Il est essentiel de s'assurer que les plaquettes de frein répondent aux exigences réglementaires pour maintenir la sécurité, la fiabilité et les performances du véhicule dans toutes les conditions de conduite. Des plaquettes de frein de mauvaise qualité et non conformes peuvent réduire l'efficacité du freinage, ce qui rend l'arrêt du véhicule plus difficile et augmente le risque d'accident. Par exemple, à des vitesses plus élevées, davantage de chaleur est générée lors du freinage. Cela peut affecter les performances des plaquettes de frein, ce qui peut entraîner une perte de puissance des freins si le système n'est pas conçu pour gérer la charge thermique accrue.

Les autorités de surveillance du marché ont déterminé que le non-respect des normes de performance à froid (c'est-à-dire le fonctionnement du système de freinage à basse température, qui représente la période initiale de conduite) présente généralement un risque faible, sauf pour les véhicules sans système de freinage ABS. Le non-respect des normes de sensibilité à la vitesse présente un risque grave dans certaines circonstances, notamment en cas de freinage d'urgence dans des conditions de conduite dynamique.

Avertissement !

Les résultats ci-dessus sont basés sur des échantillons de produits prélevés sur les marchés des pays participants par des inspecteurs expérimentés en surveillance du marché à la recherche de produits non conformes. Comme dans toute activité de surveillance du marché de routine, les résultats représentent les efforts ciblés déployés par les autorités pour identifier les produits non conformes. Ils ne donnent pas une image statistiquement valable de la situation du marché.

Market Surveillance Cycle



AUTORITÉS PARTICIPANTES

4 autorités de surveillance du marché des 4 pays suivants ont participé à cette action commune coordonnée par PROSAFE : Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas et Roumanie.

Clause de non-responsabilité

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés sont toutefois ceux des auteurs uniquement et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive pour le Conseil européen de l'innovation et les PME (EISMEA). Ni l'Union européenne ni l'autorité subventionnaire ne peuvent en être tenues responsables.

PRINCIPAUX DÉFIS

Les principaux enjeux dans ce secteur pour les ASM sont d'obtenir les informations nécessaires du fabricant et d'autres codes d'identification à des fins de traçabilité. Obtenir l'accès à la documentation d'homologation avec le statut nécessaire de « partie contractante » constituait également un défi pour certaines autorités.

En outre, une analyse du règlement n° 90 de la CEE-ONU, qui a servi de base aux essais de produits, a suggéré la nécessité d'une procédure de rodage documentée pour les jeux de plaquettes de frein. Le processus d'essai bénéficierait également du fait que les fabricants d'équipement d'origine (OEM) conservent les jeux de plaquettes de frein d'origine à des fins de comparaison.

En outre, la nécessité d'harmoniser les méthodologies de surveillance du marché est une question transversale que cette action commune et plusieurs autres initiatives financées par l'UE tentent d'atténuer en encourageant les discussions et la collaboration soutenue entre les autorités nationales.

VISITE DU PROJET AU CENTRE D'ESSAI

Le groupe de travail a visité le centre de test le 7 juin 2024, où les 51 produits sélectionnés ont été testés. L'équipe a rencontré des experts techniques pour examiner et discuter des résultats des tests, ainsi que des dangers potentiels afin de soutenir la tâche d'évaluation des risques.



Les discussions ont porté sur des recommandations et des suggestions visant à améliorer le règlement n° 90 de la CEE-ONU, notamment en ce qui concerne le rodage des jeux de plaquettes de frein, et la possibilité pour les ASM d'obtenir le statut de « partie contractante » aux fins d'obtenir la documentation d'homologation de type.

Il s'agit de questions qui nécessiteraient un examen plus approfondi et un débat plus approfondi au sein du groupe de travail concerné et même parmi les autorités d'homologation.

CONFÉRENCE FINALE

La conférence finale du projet a eu lieu en ligne le **19 juillet 2024**. Les principaux résultats ont été partagés et discutés avec la Commission européenne et les parties prenantes. Un rapport vulgarisé présentant ces résultats sera préparé et publié sur le [site Web de PROSAFE](#).

Suivez-nous!

Le portail Web et les comptes de médias sociaux de PROSAFE sont régulièrement mis à jour avec des nouvelles sur toutes nos activités et les projets financés par l'UE que nous coordonnons.



[@PROSAFE_ORG](#)



[@PROSAFE](#)



www.prosafe.org

Contactez-nous:

Ioana Sandu, Directrice exécutive, Bureau PROSAFE, Avenue des Arts/ Kunstlaan 41, B-1040 Bruxelles, Belgique,
+32 2 757 9336, info@prosafe.org, www.prosafe.org