



## *Communiqué de presse*

*Pour de plus amples renseignements, contactez :*

Barbara Gould  
**Bendix Commercial Vehicle Systems LLC**  
440 329-9609  
barbara.gould@bendix.com

ou Ken Kesegich  
**Marcus Thomas LLC**  
888 482-4455  
kkesegich@mtllc.com

**POUR DIFFUSION IMMÉDIATE**

**CONTRÔLE ROUTIER INTERNATIONAL DE LA CVSA 2024 :**  
**PRÉPARER LE CONTRÔLE AVEC LES CONSEILS D'ENTRETIEN ET DE SÉCURITÉ DE**  
**BENDIX**

*Suivez les procédures de routine pour les systèmes de freinage, les freins de service et les pneus pour prévenir la plupart des problèmes critiques fréquemment signalés lors des inspections*

**AVON, Ohio – 30 avril 2024** – Presque un sur cinq : c'est le nombre de véhicules utilitaires inspectés et retirés de la circulation lors du contrôle routier international de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA) l'année dernière. Les problèmes liés aux systèmes de freinage, freins de service et pneus constituaient plus de la moitié des infractions des mises hors service de véhicule aux États-Unis, au Canada et au Mexique. La campagne d'inspection du contrôle routier international de la CVSA en 2024 est pour bientôt, du 14 au 16 mai. Bendix Commercial Vehicle Systems LLC (Bendix) donne des conseils pour aider les parcs de véhicules et les propriétaires-exploitants à se préparer.

Un examen plus approfondi des résultats du contrôle routier international 2023 montre que sur les 59 429 véhicules inspectés, 11 270 – à savoir environ 19 % – ont été retirés de la circulation à cause de problèmes critiques liés à la sécurité du véhicule. Les problèmes liés au système de freinage ou au réglage des freins constituaient près de 40 % des infractions de mise hors service détectées, et les problèmes de pneus portent ce chiffre à 58 %.

« La plupart des problèmes critiques signalés au cours de ces inspections sont liés à l'entretien, et de nombreux problèmes peuvent facilement être évités en effectuant des procédures d'entretien régulières et minutieuses », souligne Fred Azersky, directeur des affaires gouvernementales et de l'industrie, et de la formation technique chez Bendix. « C'est pourquoi

-suite-

le maintien des véhicules en bon état de marche est essentiel pour garantir la sécurité générale sur la route. C'est aussi la raison pour laquelle le contrôle routier de la CVSA - accompagné d'un entretien préventif régulier - est si important. »

Andersky ajoute, « Une partie essentielle de cette équation est de garantir que les ateliers de réparation, y compris les entreprises indépendantes et les concessionnaires, ont accès aux outils, à la formation, aux techniques et au logiciel pour réparer correctement les composants du camion – comme le souligne le débat en cours dans l'industrie sur le droit à la réparation. Le fait de pouvoir bénéficier d'un grand nombre de centres de service pour réparer des systèmes électroniques intégrés et autres systèmes est un avantage pour l'ensemble du marché, car cela aide à maintenir les véhicules en circulation et en service. »

### **Quelle est la prochaine étape ?**

Établi en 1988, le contrôle routier international est une inspection des véhicules motorisés utilitaires à haute visibilité et gros volume, d'une durée de 72 heures ; c'est une initiative qui cible les divers éléments de la sécurité du transporteur routier, du véhicule et du conducteur. Des inspecteurs de véhicules motorisés utilitaires au Canada, au Mexique et aux États-Unis mèneront des inspections selon les normes nord-américaines des véhicules motorisés utilitaires et des conducteurs à des postes de pesée et d'inspection, lors de patrouilles et sur des sites d'inspection temporaires.

La CVSA sponsorise le contrôle routier international avec la participation de la Federal Motor Carrier Safety Administration ; de la Pipeline and Dangerous Materials Safety Administration ; du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé ; de Transport Canada ; et du Ministère mexicain des infrastructures, des communications et des transports. Les inspecteurs contrôlent les gros camions et les autocars, ainsi que la documentation et les informations d'identification du conducteur, à l'aide des procédures du programme d'inspection standard nord-américain de la CVSA.

### **Garder un œil sur les systèmes de protection du tracteur**

Cette année, les systèmes de protection de tracteur sont particulièrement ciblés par le contrôle routier. Le but est d'accroître la sensibilisation quant à ces composants - particulièrement la vanne de protection du tracteur, la vanne d'alimentation du tracteur et la vanne de frein à ressort. Les responsables doivent effectuer des contrôles pour vérifier que le système de protection du tracteur fonctionne correctement en cas de séparation de la remorque.

« L'inspection du système de protection du tracteur varie en fonction de la vanne de protection du tracteur utilisée sur le tracteur », souligne Brian Screeon, directeur – formation technique et entretien chez Bendix. « La fiche technique d'entretien pour chaque vanne est la meilleure source pour faire des contrôles de fonctionnement de cette vanne. »

Selon Screeon, un test basique de haut niveau pour un système de protection du tracteur en bon état de fonctionnement implique les pressions de déclenchement des vannes du tableau de bord associées au système. Commencez par démarrer le véhicule jusqu'à obtenir une pleine pression d'air du système. Puis, arrêtez le véhicule, déconnectez les têtes d'accouplement et appuyez sur le bouton rouge de la vanne d'alimentation de remorque sur le tableau de bord. De l'air s'échappe de la tête d'accouplement de l'alimentation de la remorque jusqu'à ce que le bouton rouge ressorte. Lorsque le bouton ressort, serrez le frein de service. La tête d'accouplement de service ne doit émettre aucun échappement d'air.

Chad Benesh, superviseur de l'assistance technique et membre de l'équipe technique de Bendix, insiste sur un autre facteur crucial pour assurer le bon fonctionnement du système.

« Il est crucial de maintenir les raccords de tête d'accouplement exempts de contaminants qui pourraient y pénétrer lorsqu'ils ne sont pas couplés », dit-il. « Les contaminants dans la tête d'accouplement peuvent aller directement dans la vanne du relais de remorque, ce qui peut entraîner une perte des freins sur la remorque ainsi qu'un risque de non desserrement et de frottement des freins. Veillez à utiliser des têtes d'accouplement factices lorsque les têtes d'accouplement ne sont pas connectées. En outre, remplacez les joints de tête d'accouplement usés ou fissurés. »

## **Contrôle des freins**

Les systèmes de freinage et les freins de service constituaient respectivement 25 % et 14 % des infractions de mise hors service lors du contrôle routier international 2023 – et pourtant de nombreux problèmes de freins peuvent facilement être évités en réalisant un entretien de routine et des contrôles réguliers, souligne Mark Holley, directeur du marketing et des solutions client, ensembles de roues, chez Bendix.

« Tout d'abord, les conducteurs doivent toujours faire le tour de leur véhicule - inspections avant et après le départ – avant de prendre la route et après avoir pris la route », poursuit Holley. « Vous devez détecter les problèmes visibles du système de freinage, tels que des durites desserrées ou des composants de frein endommagés – chambres à air ou tiges de poussée, par exemple. Vous pouvez aussi détecter les problèmes de réglage si vous remarquez des régleurs de jeu déployés à différents angles sur le même essieu. N'oubliez pas

que si vous utilisez des freins à disque pneumatiques, leur mécanisme de réglage interne réduit considérablement le risque d'infractions de dérèglement. »

Auparavant, dans l'atelier, les inspections du système de freinage pneumatique doivent inclure les points suivants – qui se rapportent tous aux éléments généralement inspectés lors du contrôle routier :

- Serrez les freins à une pression supérieure à 80 psi et écoutez s'il y a un sifflement de fuite.
- Mesurez la course à la chambre de frein à chaque extrémité de roue pour obtenir un réglage correct du frein.
- Examinez le frottement pour vérifier le bon état (pas de fissures de garniture, de parties manquantes, de contamination par de l'huile ou de la graisse) et que l'épaisseur minimale est correcte.
- Mesurez et inspectez chaque rotor et chaque tambour pour détecter toute trace d'usure et de fissures thermiques et/ou de taches brunes.

« Si vous remarquez qu'il est temps de remplacer la friction de frein, veillez à respecter les spécifications suivantes : Toutes les frictions qui sont commercialisées comme « acceptables » dans le cadre des réglementations de distance d'arrêt réduite (RSD) en vigueur ne seront pas réellement conformes à cette norme », souligne Holley. « Si vous remplacez les plaquettes de frein à disque pneumatique ou les mâchoires de frein à tambour, sélectionnez des composants conformes aux exigences de l'équipementier afin de maintenir la conformité du véhicule. Si un remplacement de la friction est nécessaire, elle doit être remplacée des deux côtés de l'essieu. »

Holley ajoute, « Un autre point critique dont il faut se rappeler : Les performances de votre système de freinage affectent également les performances des systèmes de sécurité connectés. Ainsi, si le véhicule est équipé d'un système de stabilité intégrale ou d'atténuation des collisions, il peut aussi être affecté négativement si les freins ne fonctionnent pas à leur maximum. »

### **Une pression correcte des pneus est cruciale**

Les inspections des pneus lors du contrôle routier mettent l'accent sur l'importance de maintenir une pression adéquate : La recherche industrielle montre qu'environ 90 % des défaillances de pneus peuvent être attribuées à un sous-gonflage, et que près de la moitié de tous les appels d'urgence du service routier sont liés aux pneus. Lors du contrôle routier en 2023, les problèmes liés aux pneus constituaient 19 % des infractions de mise hors service des véhicules.

« Conduire avec des pneus sous-gonflés génère des températures de fonctionnement internes plus élevées, et cette situation peut provoquer directement un éclatement du pneu », déclare TJ Thomas, directeur du marketing et des solutions client, Contrôles chez Bendix. « Par ailleurs, l'ajout de contraintes et une usure excessive réduisent la durée de vie des pneus. Le Conseil de technologie et d'entretien de l'American Trucking Associations estime qu'un sous-gonflage de 20 % peut réduire la durée de vie des pneus de 30 %. »

Vous pouvez réduire ce risque en utilisant un système tel que le système de contrôle de pression des pneus SmarTire® de Bendix CVS (TPMS) – ou le système TPMS SmarTire® Trailer-Link™ de Bendix CVS. Le système fournit des alertes de pression en temps réel au conducteur, ce qui permet d'atténuer le problème de pneus sous-gonflés.

Les systèmes SmarTire de Bendix utilisent un capteur monté sur roues qui surveille en permanence la température et la pression, et déclenche des alertes qui compensent les conditions de fonctionnement changeantes. Les alertes peuvent également signaler d'autres problèmes potentiels aux extrémités de roues qui augmentent la température des pneus, tels qu'un frottement des freins.

Comme pour la friction, les pneus et la performance des pneus peuvent aussi avoir un impact sur les performances des composants et technologies de sécurité avancées, y compris les freins compatibles RSD, les freins à disque pneumatiques, la stabilité intégrale et les systèmes avancés d'aide à la conduite tels que le système Wingman® Fusion™ de Bendix®.

### **Se former pour rester au meilleur niveau**

Le maintien des véhicules en bon état de fonctionnement dépend aussi du niveau d'expertise des techniciens qui doivent toujours s'informer sur les progrès constants des composants et technologies de sécurité des véhicules utilitaires. Heureusement, Bendix offre aux flottes de véhicules une variété d'options lorsqu'il s'agit de fournir aux techniciens des formations et des informations exhaustives et les plus actuelles, y compris :

- L'école de formation sur le freinage de Bendix – Des stages pratiques à long terme sont enseignés en présentiel aux États-Unis, et des options d'enseignement virtuel sont disponibles. [Voici le programme 2024.](#)
- L'école de freinage en ligne de Bendix – [www.brake-school.com](http://www.brake-school.com). Vous trouverez plus de 100 cours couvrant tout l'éventail des rubriques liées au freinage et à la sécurité active du véhicule. L'inscription est gratuite et le site compte près de 150 000 utilisateurs inscrits.

- Knowledge Dock™ de Bendix – [knowledge-dock.com](https://knowledge-dock.com). Ce site comprend des archives de la série de conseils techniques de Bendix, ainsi que des vidéos, des livres blancs et d'autres informations.
- La plateforme [B2Bendix.com](https://B2Bendix.com) – Les manuels d'entretien, les documents de formation sur les produits, les instructions d'installation et bien plus encore se trouvent dans la bibliothèque de documents.

De plus, la baladodiffusion « [Truck Talk with Bendix](#) » est disponible via Google Play, Apple Podcasts et Stitcher. Et le canal YouTube [de l'entreprise](#) comprend une bibliothèque des exposés techniques de Bendix et d'autres ressources.

Des professionnels de la vente et du service après-vente testés sur le terrain sont au cœur des programmes de formation de Bendix, conjointement avec son équipe d'assistance technique chevronnée et l'équipe technique de Bendix joignable au 1-800-AIR-BRAKE (1-800-247-2725) – un groupe d'assistance technique expérimenté qui fournit des conseils d'entretien, un dépannage du système de freinage et une formation sur les produits.

#### **Présentation de Bendix Commercial Vehicle Systems LLC**

Bendix Commercial Vehicle Systems, un membre de Knorr-Bremse, met au point et fournit dans toute l'Amérique du Nord, sous la marque Bendix®, des technologies de sécurité active de pointe, des solutions de gestion de l'énergie et des systèmes et composants de charge et de commande de freins pneumatiques pour camions de poids moyen et de gros tonnage, tracteurs, remorques, autobus et autres véhicules utilitaires. Pionnier du secteur, employant plus de 4 400 personnes, Bendix – et sa filiale en propriété exclusive, R.H. Sheppard Co., Inc. – est déterminé à offrir les meilleures solutions pour améliorer la sécurité du véhicule, ses performances et ses coûts d'exploitation globale. Pour nous joindre, composez le 1 800 AIR-BRAKE (1 800 247-2725) ou visitez [bendix.com](https://bendix.com). Restez au fait des activités de Bendix grâce aux podcasts, aux articles du blog, aux vidéos d'experts et autres ressources sur [knowledge-dock.com](https://knowledge-dock.com). Suivez Bendix sur X, anciennement Twitter, sur [twitter.com/Bendix\\_CVS](https://twitter.com/Bendix_CVS). Connectez-vous et suivez une formation dispensée par les experts de Bendix sur [brake-school.com](https://brake-school.com). Pour en savoir plus sur les perspectives d'emploi chez Bendix, visitez [bendix.com/careers](https://bendix.com/careers).

# # #