

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Révisé: 23 Avril, 2026

BUT

Établir une marche à suivre lors des inspections ou de la compréhension de la réglementation concernant l'inspection du conducteur et/ou véhicule dans le cadre d'une inspection normalisée nord-américaine. Elle contient aussi des interprétations reliées à des questions fréquemment posées au sujet des critères de mise hors service (MHS) Standardisés nord américains.

OBJECTIFS

1. Éclaircir des questions fréquentes au sujet des critères de mise hors service.
2. Fournir des interprétations temporaires jusqu'à ce que les règlements soient amendés.
3. Tenir à jour une politique pour s'assurer que les marches à suivre et les interprétations élaborées dans la politique sont actuelles.
4. Le guide d'application est ordonné de façon à correspondre aux articles des M.H.S.

Remarque: *Les interprétations réglementaires devraient être utilisées pour toutes les réglementations du Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) au Canada et au Mexique, lorsqu'il n'y a pas de règlement qui prévaut sur l'interprétation.*

Noter une infraction, alors que les interprétations ci-dessous suggèrent autrement, affecte défavorablement la cote de sécurité des transporteurs de façon indue et oblige le transporteur à effectuer des réparations qui n'affectent pas l'opération sécuritaire du véhicule avant de repartir.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Voici les marches à suivre et les interprétations actuelles:

PARTIE I – CONDUCTEUR

4. EXIGENCES MÉDICALES ET PHYSIQUES DU CONDUCTEUR

Lignes directrices réglementaires

- b.(1) Quand une infraction pour défaut de posséder une preuve de certificat médical devrait-elle être documentée comme une infraction hors service ?

RÉPONSE : Une infraction pour défaut de posséder une preuve d'un certificat médical valide, au besoin, devrait être consignée comme une infraction hors service si un conducteur ne peut pas fournir la preuve d'un certificat médical valide avant la fin de l'inspection.

10. RAPPORTS D'ACTIVITÉS

Interprétation règlementaire

- b.(1) Comment doit-on déterminer l'année modèle du moteur lors d'une inspection d'un moteur remanufacturé ou reconstruit? (É.-U.)

RÉPONSE: Les moteurs fabriqués avant l'an 2000 qui ont été remanufacturés ou reconstruits après l'année 2000 conserveront l'année modèle originale pour les besoins de l'exemption d'utilisation du DCE.

- b.(2) Aux États-Unis, un DCE qui permet aux utilisateurs d'intégrer manuellement leur rapport d'activités (RA) est-il considéré comme un substitut à l'obligation d'avoir sur eux une réserve de huit jours de papier vierge ou sur support électronique, comme l'exige l'alinéa § 395.22(h)(4) ?

Au Canada, un DCE qui permet aux utilisateurs d'utiliser le mode manuel pour leur RA est-il considéré comme un substitut à l'obligation d'avoir sur eux une réserve de 14 jours de papier vierge ou sur support électronique, au besoin ?

RÉPONSE: Oui, à condition que le conducteur puisse démontrer que le DCE est doté de la fonctionnalité en mode manuel.

- b.(3) Un conducteur qui se prévalait d'une exception ou d'une exemption relative aux heures de service (p. ex., courte distance, produits agricoles), mais qui a besoin d'un RA au moment de l'inspection, devrait-il être déclaré hors service pour absence de RA s'il ne s'agit que de la journée en cours et de la veille ?

Au Canada, cela ne s'appliquerait qu'aux RA (Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires, article 84).

RÉPONSE : Non. Conformément au titre 49 du Code of Federal Regulations (CFR) § 395.13, un conducteur recevra une infraction de RA non à jour s'il ne manque que le RA du jour en cours et le RA de la veille. Les conducteurs qui manquent les jours requis au-delà de la journée en cours et de la veille seraient considérés comme n'ayant pas de RA.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

PARTIE II – VÉHICULE

1. SYSTÈME DE FREINAGE

Interprétation réglementaire

b.(1) Quand ne doit-on pas noter les fissures sur des segments de freins comme une infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne devrait être noté qu'à partir du moment où la fissure excède la limite spécifiée aux critères de mise hors service MHS du CVSA. Ex: Une fissure excède 1/16 Po (1,6 mm) de largeur ou 1 ½ Po (38.1 mm) de longueur.

b.(2) Quand ne doit-on pas noter les canalisations flexibles et tubes en contact comme une infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne devrait être noté qu'à partir du moment où la canalisation flexible montre des traces de réduction de diamètre. Ce n'est pas une infraction lorsque les canalisations flexibles reposent ou frottent légèrement sur une partie du véhicule. Une canalisation flexible qui présente une réduction de diamètre mais qui n'est plus en contact ne constitue pas une infraction si l'usure ne touche ou dépasse pas le premier pli de renfort. Lorsque l'usure touche ou dépasse le premier pli de renfort, une infraction sera notée (Les tubes de nylon thermoplastique qui sont décolorés ou délavés mais pas endommagés ne sont pas en infraction).

REMARQUE: Si un inspecteur voit une canalisation pneumatique flexible ou rigide qui semble reposer ou frotter légèrement sur une partie du véhicule mais qu'aucune réduction de diamètre n'est visible, l'inspecteur devrait, s'il le désire, informer le conducteur que cet état n'est pas une infraction mais qu'elle peut mener à une infraction ou à une MHS dans l'avenir et noter la situation dans les remarques du rapport d'intervention.

REMARQUE: Une canalisation d'air usée, flexible ou rigide, qui ne fait pas partie du système de freinage ne sera pas inscrite en infraction. (ex: Siège à suspension pneumatique)

b.(3) Quand devrait-on noter une fuite d'air audible dans le système de frein comme étant en infraction?

RÉPONSE: Lorsqu'un véhicule présente une fuite à un point de raccordement visé ou à un endroit indéterminé, et qu'il réussit le test du taux de fuite d'air des critères de mise hors service du CVSA, les inspecteurs noteront une infraction pour la fuite d'air sur le rapport d'inspection.

REMARQUE: La section § 393.45(d) indique que la fuite doit affecter les performances du système de freinage sous § 393.52. Les inspecteurs ne peuvent déterminer quelle importance une fuite doit avoir pour affecter la performance du système. Ainsi toute fuite dans le système de freinage sera inscrite en infraction.

REMARQUE: Une fuite d'air audible lors de l'application de la valve de la pédale de frein de service ou une fuite sur une canalisation située entre le réservoir et une valve relais sera documentée sous l'article § 393.45(d). Une fuite d'air audible d'une soupape de frein, d'un récepteur de frein ou d'un réservoir d'air sera documentée sous § 396.3(a)(1)B – Freins (général) Expliquer: Toute autre fuite qui ne peut être attribuée au système de freinage ou du système de suspension (see § 393.207(f)) n'occasionnera pas de mise hors service et sera documentée sous l'article § 396.3(a)(1).

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

REMARQUE: Il existe des systèmes de gonflage des pneus avancés qui permettent à la pression des pneus non seulement d'augmenter lorsque la charge sur un essieu est augmentée, mais également d'évacuer l'air des pneus lorsque le poids est réduit sur un essieu. Il s'agit d'un fonctionnement normal pour ces systèmes et ne doit pas être documenté comme une infraction.

- b.(4) Comment documenter une infraction lors d'une inspection de la pédale de frein/de la soupape de freinage à pied aux États-Unis?

RÉPONSE: Les infractions observées lors d'une inspection de la pédale de frein/de la soupape de freinage à pied doivent être documentées sous § 396.3(a)(1) conformément au Bulletin d'inspection CVSA 2012-02 - Inspections de la pédale de frein (pédale et soupape de freinage).

- b.(5) Est-ce qu'un contre-écrou de chape desserré sur la tige de poussée d'un frein à came en S constitue une infraction de l'article § 393.47(a) aux États-Unis et de la section 3A du CCS 11B, section 3A.16c) au Canada et un frein défectueux pour le CMHS de 20 %?

RÉPONSE : Un contre-écrou d'étrier de chape desserré (contre-écrou) sur la tige de poussée d'un frein à came en S constitue une infraction aux États-Unis et au Canada ; cependant, l'infraction ne constitue pas un frein défectueux pour le CMHS de 20 %.

2. ARRIMAGE

MHS: Questions et réponses

- a.(1) Est-ce qu'un appareil d'arrimage utilisé pour retenir un équipement mobile sur un véhicule lourd doit être compté dans le calcul de la capacité totale des appareils d'arrimage?

RÉPONSE: Oui

Interprétations réglementaires

- b.(1) Est-ce qu'une bande élastique de type «bungee» peut servir d'appareil primaire d'arrimage de la cargaison et doit-il afficher une capacité de charge (WLL)?

CANADA

RÉPONSE: Les bandes élastiques de type «bungee» ne conviennent pas pour un usage en tant qu'appareil d'arrimage et ne devraient pas se voir assigner une limite de charge nominale. L'usage de ce type d'appareil n'est pas prohibé et peut servir à arrimer des items légers et de l'équipement.

EXCEPTION: Des "bungees" de caoutchouc peuvent être utilisés pour arrimer une bâche.

ÉTATS-UNIS

RÉPONSE: Les bandes élastiques et les sangles de bâche ne conviennent pas à une utilisation comme arrimage pour les articles de fret transportés dans le cadre de l'expédition, même s'ils ont un WLL. Il n'y a aucune intention d'interdire l'utilisation de ces dispositifs comme dispositifs de retenu primaires ou supplémentaires pour les articles, tels que les outils et les fournitures, qui ne sont pas transportés dans le cadre de l'expédition, mais qui sont susceptibles de tomber du véhicule s'ils ne sont pas sécurisés. Cela comprend des articles tels que des bâches, des cales, des bouteilles en plastique de liquides automobiles (p. ex., huile moteur, liquide lave-glace, eau, etc.) utilisés pour le fonctionnement du véhicule, des chaînes à pneus, des outils et tout autre élément pouvant tomber du véhicule.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

b.(2) À quel moment un appareil d'arrimage endommagé doit-il être noté comme une infraction?

RÉPONSE: Tous les appareils d'arrimage (parties sous tension) utilisés pour sécuriser la cargaison (qu'ils soient requis ou non) endommagés dans la mesure définie dans le tableau des défauts d'appareils des CMHS de la cargaison de la CVSA seront enregistrés comme une infraction. Les appareils ne répondant pas à un critère de MHS ne seront pas notés.

b.(3) Lors du transport de bobines de métal dont l'oeil est orienté latéralement, existe-t-il un moyen de transport sécuritaire, autre que ce qui est dicté dans la réglementation?

RÉPONSE: Oui il existe une exemption temporaire. Les bobines doivent être en contact les uns avec les autres dans le sens longitudinal, et le déplacement entre les bobines et entre les bobines et le véhicule répondent aux exigences énumérées à l'interprétation réglementaire.

b.(4) Autre que les normes générales, existe-t-il une méthode sécuritaire pour le transport de balle de foin et qui répondrait aux exigences du § 393.102(c), c'est-à-dire une norme équivalente.

RÉPONSE: Oui, si elle respecte les conditions énumérées dans le guide d'inspection Technical review of industrie cargo securement practice for square bales of hay and straw memo.

b.(5) La pellicule de plastique étirable et/ou l'emballage moulant («shrink-wrap») et/ou du matériel servant à unifier, peuvent-ils être des moyens acceptables pour unifier plusieurs produits?

RÉPONSE: Oui, à condition que chacun des objets emballés demeure confinés à l'intérieur de la pellicule. Du matériel servant à unifier (autre que des sangles métalliques) n'est pas considéré comme un dispositif d'arrimage et n'est pas suffisant pour être la méthode d'arrimage principale.

b.(6) Doit-on appliquer la section 7, article 90-92 de la norme 10 pour un véhicule mis en ballots (pressé en cube)?

RÉPONSE: Un véhicule aplati ou écrasé signifie qu'il a subi un écrasement mécanique qui a réduit la hauteur du véhicule dans un but de recyclage, sans modification significative de sa longueur. Pour un véhicule mis en ballots, on doit se référer à la norme générale d'arrimage. Les prérequis pour l'arrimage d'une cargaison spécifique s'appliquent sans tenir compte du nombre de véhicules écrasés transportés sur un véhicule.

b.(7) Comment peut-on identifier la valeur du coefficient de friction (CoF) sur un tapis prévus à cette fin?

RÉPONSE: Le « CoF » est une valeur numérique, et doit être visible. (Ex: 0,5g ou 0,8g)

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(8) Le produit spécifique pour le bois ouvré ou les produits de construction similaires s'applique-t-il aux produits de construction non unifiés ou au transport de palettes ou d'emballages de produits de bois d'ingénierie, tels que les poutres et les fermes?

RÉPONSE: Le règlement/la norme ne s'applique pas aux produits de construction non unifiés ou aux produits de bois d'ingénierie, tels que les solives de plancher, les poutres et les fermes. Les charges sont nécessaires pour correspondre aux dispositions générales et aux exigences de longueur et de poids des réglementations américaines et des normes du CCS.

- b.(9) Peut-on utiliser une seule chaîne pour former deux appareils d'arrimage équipés de deux tendeurs, et est-ce que ces mêmes tendeurs peuvent être ancrés directement au véhicule ou au chargement?

RÉPONSE: Oui, une seule chaîne peut être utilisée pour former deux appareils d'arrimage (L'excédent entre les deux appareils d'arrimage peut être lâche) et ces mêmes tendeurs peuvent être ancrés directement au véhicule ou au chargement.



- b.(10) Est-ce que des remorques pesant plus de 10000 lb (4500 kg) transportées individuellement sur une autre remorque plate-forme doivent être arrimées comme les règles de transport d'un véhicule lourd l'exigent à la section § 393.130 (É-U) et à la section 7 de la norme 10 (Canada)?

RÉPONSE: Oui.



- b.(11) Est-ce que tous les conteneurs d'entreposage/modules de bureau/matériaux en vrac (p. ex., sable de fracturation) munis de verrous de coins, non utilisés pour le transport intermodal, doivent être sécurisés, comme l'exige la section spécifique aux marchandises pour les conteneurs intermodaux?

RÉPONSE : Non, les conteneurs intermodaux modifiés utilisés pour les espaces de bureau ou d'autres modules de stockage (par exemple, les POD) équipés de verrous d'angle peuvent être sécurisés à l'aide d'une disposition générale, ou ils peuvent être sécurisés en utilisant tous les verrous d'angle (tels que conçus par le fabricant) pour répondre aux moyens équivalents de sécurisation. Les conteneurs de matériaux en vrac (par exemple, le sable de fracturation) qui n'utilisent pas tous les verrous intégrés du fabricant doivent être sécurisés conformément aux sous-parties § 393.100 à § 393.114 (U.S.).



Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(12) Le règlement ou la norme sur l'arrimage de la cargaison s'appliquent-ils à un véhicule remorqué par une barre de remorquage, un élévateur de roue ou un autre moyen laissant au moins un jeu de roues au sol?

RÉPONSE: Non, pour que la réglementation ou la norme d'arrimage de la cargaison s'applique à un véhicule, le véhicule entier doit être transporté en tant que cargaison.

- b.(13) § 393.126(b)(1) et la Section 84(3) de la norme 10 du CCS stipulent que les dispositifs d'arrimage doivent être fixés au niveau des « coins » inférieurs. Un conteneur intermodal doit-il être sécurisé avec les points de fixation (dispositifs de verrouillage intégrés) aux coins extrêmes de ce conteneur?

RÉPONSE: Malgré l'exigence de fixation des « coins » inférieurs, le conteneur peut être fixé à quatre points de fixation du châssis (un minimum de par côté) par d'autres points de fixation (verrous à goupille/tournants). La fixation aux points de fixation conçus et désignés sur le conteneur est acceptable.



- b.(14) L'absence de bâche ou de revêtement sur un véhicule décapotable entraîne-t-elle une mise hors service?

RÉPONSE: Non, les critères de mise hors service ne s'appliquent que si la cargaison n'est pas sécurisée pour empêcher la cargaison de fuir, de se renverser, de s'envoler ou de tomber du véhicule, créant ainsi un danger imminent.

- b.(15) Est-ce qu'une remorque à rideaux bien fermée satisfait aux exigences d'arrimage de la cargaison en vertu des dispositions générales, ou est-ce que les articles de cargaison doivent être arrimés conformément aux règles de longueur, de poids ou d'exigences propres à la marchandise transportée?

RÉPONSE: Une remorque à rideaux n'assure pas l'arrimage. La cargaison doit être arrimée conformément aux articles § 393.100 à § 393.136 ou à la norme 10 du CCS.

- b.(16) Quelles sont les exigences de sécurisation du chargement et d'éclairage/drapeau pour les chariots élévateurs à l'arrière d'un camion ou d'une remorque utilisés pour le déchargement des matériaux?

RÉPONSE : Ces articles d'équipement sont considérés comme du cargo pendant le transport et doivent être sécurisés avec tous les dispositifs d'arrimage (par exemple, chaînes, goupilles, barres) fournis par le fabricant afin de respecter le moyen de fixation équivalent.

Si des pièces endommagées ou manquantes dans le système sont trouvées lors de l'inspection, l'équipement doit être sécurisé conformément aux exigences de longueur et de poids, sinon le véhicule sera mis hors service en vertu de la Partie II, Article 2. a. Arrimage général.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

De plus, lorsque l'objet est fixé à l'arrière du véhicule de transport et connecté au véhicule de transport par une connexion électrique pour activer les feux de frein, de position, de détresse et de clignotants compensant toute lumière obstruée à l'arrière du véhicule de transport ainsi que doté de toute exigence de visibilité (s'il est monté à l'arrière d'une remorque), Les exigences de drapeau selon le § 393.87 ne sont pas requises. Si les lampes requises du camion ou de la remorque ne sont plus visibles et qu'aucune lampe supplémentaire n'est présente sur l'appareil, les exigences d'éclairage du § 393.11 et celles du § 393.87 s'appliqueront.

3. ATTELAGE

Interprétations réglementaires

b.(1) À quel moment doit-on considérer un jeu dans la sellette comme étant une infraction?

RÉPONSE: On ne considère pas un jeu dans la sellette comme étant une infraction avant de voir une des conditions suivantes:

- Jeu horizontale de plus de 9,5mm (3/8 Po) entre l'axe et son support;
- Jeu de plus de 9,5mm (3/8 Po) entre le support de sellette et la glissière;
- Jeu horizontale de plus de 12,5mm (1/2 Po) entre la contre-sellette et la sellette.

b.(2) À quel moment doit-on considérer l'installation ou l'intégrité de l'anneau d'attelage ou du timon/triangle d'attelage, comme étant une infraction?

RÉPONSE: On doit noter une infraction à l'attelage d'une semi-remorque lorsque les conditions énumérées au MHS sont constaté. De plus, au U.S., l'infraction devra être noté selon § 396.3(a)(1) car le 393.70(c) et (d) sont uniquement applicable pour les remorques.

b.(3)(a) Un véhicule tracté sur un élévateur à roues derrière une dépanneuse avec les roues du véhicule tracté au sol doit-il être fixé à l'élévateur à roues?

RÉPONSE: Oui. L'alinéa § 393.71(h)(5) exige que le véhicule tracté soit fixé à l'élévateur de roue. De plus, l'alinéa § 393.71(h)(10) exige que des dispositifs de sécurité soient fixés entre le véhicule tracteur et le véhicule tracté.



b.(3)(b) Un véhicule remorqué à l'aide de chariots à roues, comme illustré ci-dessus, est-il considéré comme un véhicule de transport/opération de remorquage?

RÉPONSE : Oui , à condition qu'il réponde à la définition de transport/remorquage à l'article § 390.5T.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

4. MÉCANISME D'ENTRAÎNEMENT/ARBRE DE TRANSMISSION

Interprétations réglementaires

b.(1) Quand ne doit-on pas déclarer le jeu dans le mécanisme d'entraînement/arbre de transmission en infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne doit pas être inscrite avant qu'une des conditions suivantes ne soit rencontrée:

- Un mouvement horizontal ou vertical d'un joint coulissant qui excède la limite des MHS de 1/2 pouce (12.7mm).
- Un mouvement indépendant entre des chapes opposées qui excède la limite des MHS de 1/8 pouce (3.2mm).
- Un mouvement vertical entre l'arbre de transmission et le palier intermédiaire qui excède la limite des MHS de 1/2 pouce (12.7mm).

9. DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE

Interprétations réglementaires

b.(1) Dans quel situation des feux de gabarits qui ne fonctionne pas (lorsque requis), ne sont pas considéré comme une infraction?

RÉPONSE: On ne doit pas noter une infraction, sauf s'il n'y a pas de feux de gabarits à la partie supérieure ou inférieure du véhicule. Dans certain cas, le fabricant peut avoir installé les feux de gabarits à la partie inférieure du véhicule. Cette situation est permise quand l'installation des feux à la partie supérieure est problématique.

b.(2) Quels sont les feux nécessaires sur un diabolos?

RÉPONSE: Malgré la section § 393.11 du FMCSR, une révision exhaustive des documents réglementaires nous on permet d'établir la règle qui suit pour déterminer s'il y a une infraction:

- Un diabolos qui est chargé (attelé) – aucun feux nécessaires
- Un diabolos qui est tiré mais qui n'est pas chargé (attelé) – un feu d'arrêt, un feu de position, deux réflecteurs (le plus distancé l'une de l'autre) à l'arrière. (Si les feux de direction du véhicule tracteur ne sont pas obstrués)
- Un diabolos qui est tiré mais qui n'est pas chargé (attelé) et que le diabolos obstrue les feux de direction du véhicule tracteur – un feu d'arrêt, un feu de position, deux réflecteurs (le plus distancé l'une de l'autre) à l'arrière, et des feux de direction ainsi que des feux de détresse.

b.(3) Une bande réfléchissante doit être installée de chaque côté de la remorque à 380mm (15 Po) ou plus du sol, et n'allant pas au-delà de 1,525mm (60 Po) du sol. Dans le cas de remorques citernes, il arrive que la bande réfléchissante soit installée au-delà des normes. Therefore, in some cases, the sheeting is applied higher than what is outlined in the regulations but is located as close as practicable to the required height and still allows for the tape to be mounted on a horizontal plane or as close to it as the shape of the trailer allows. Dans d'autres cas, il y a une bande arrière

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

rétro réfléchissante supérieure composée d'une bande de 24 pouces, plutôt que deux bandes de 12 pouces, sur la carrosserie arrondie de la remorque-citerne.

Dans ces cas-là, une infraction devrait-elle être documentée?

RÉPONSE: Non, si une citerne routière n'a pas de châssis ou d'autre surface appropriée en dessous de la hauteur de 60 pouces (1 525 mm) pour appliquer la bande réfléchissante afin qu'elle soit sur un plan horizontal, la bande peut être située à un endroit plus élevé, aussi proche que possible de la hauteur requise. De plus, selon l'Interprétation 9050 de la National Highway Traffic Safety Administration, à l'arrière d'une remorque-citerne, une bande courbe de 24 pouces appliquée à la carrosserie arrondie du réservoir équivaut à deux bandes de 12 pouces.

Dans les deux cas, aucune infraction ne devrait être documentée.

10. MÉCANISME DE DIRECTION

Interprétations réglementaires

b.(1) À quel moment doit-on considérer un jeu horizontale ou verticale dans le joint universel de la colonne comme étant une infraction?

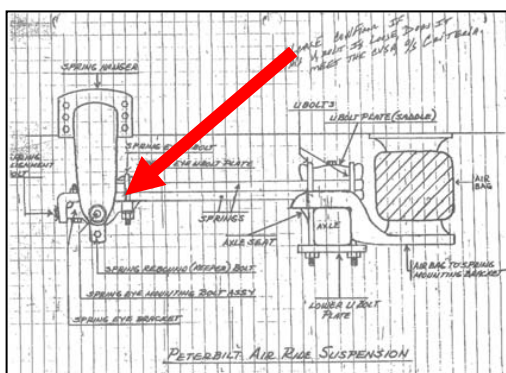
RÉPONSE: Tout jeu, autre que par rotation, de plus de 3,2mm (1/8 Po) dans le raccord d'un organe de timonerie (MHS), mesuré en application la pression à la main seulement, doit être notée comme une infraction.

REMARQUE: Le Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) est au fait qu'il existe des différences entre les mesures de l'annexe A et les MHS du CVSA. L'utilisation des références des MHS du CVSA permet un plus grand jeu du joint à rotule, mais de façon plus importante, donne aux inspecteurs une mesure plus objective qui assure l'uniformité lors de la rédaction d'infractions.

11. SUSPENSION

MHS: Questions et réponses

a.(1) Dans un assemblage de suspension à air sur un camion Peterbuilt, est-ce qu'une bride de fixation absente ou mal serrée sur la lame en forme d'œil est un critère de MHS (voir le croquis ci-bas)?

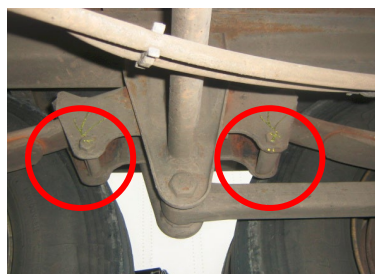


RÉPONSE: Non, sauf s'il en résulte un déplacement de l'essieu.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

a.(2) Est-ce qu'un boulon anti-rebond manquant ou mal fixé est une infraction ou Une mise hors service?



REPONSE: Un boulon anti-rebond mal fixé dans un ancrage ou un balancier de suspension n'est pas une infraction. S'il est absent ou brisé, cela constitue une infraction, mais pas une mise hors service.

a.(3) Une barre d'accouplement qui est fissurée, mal fixée ou brisée est une infraction ou une MHS?

REPONSE: Aucune infraction.



a.(4) Quel est la différence entre un ballon de suspension d'origine et un ballon installé post-construction?

RÉPONSE: Le ballon de suspension original doit être entretenu selon les normes du fabricant alors qu'un ballon installé post-construction est une addition au système de suspension à ressort original.



Suspension originale du
manufacturier



Suspension à air installée post-construction

REMARQUE: Un ballon installé post-construction dégonflé ne constitue pas une infraction.

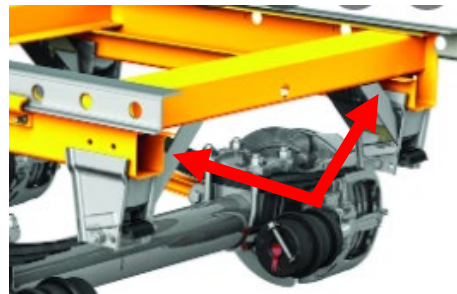
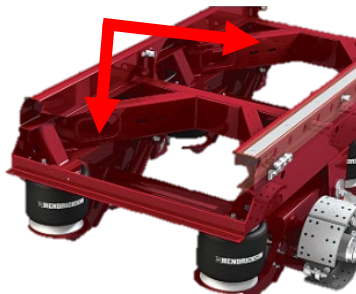
Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Interprétations réglementaires

- b.(1) Si un soufflet ou une barre transversale utilisé dans le cadre du suivi de cette suspension est fissuré, s'agit-il d'une infraction et/ou d'une mise hors service?

RÉPONSE : Non, ce sont des pièces de renforcement et, si elles sont défectueuses, elles peuvent éventuellement causer d'autres problèmes dans le système de suspension qui pourraient entraîner des infractions.



12. PNEUS

Interprétations sur les MHS

- a.(1) Quel est la partie du pneu appelée « rainure principale » que l'on doit mesurer pour avoir la profondeur des rainures?

RÉPONSE: Une rainure principale est l'espace entre deux bandes de roulement ou pattes de bandes de roulement adjacentes d'un pneu qui contiennent des indicateurs d'usure. La plupart du temps, la localisation des indicateurs d'usure est indiquée sur le flanc ou l'épaule du pneu d'origine.

Interprétations réglementaires

- b.(1) Si la pression d'air maximale d'un pneu est de 110 lb/po, mais elle se trouve à 80 psi, doit-on le considérer comme étant une infraction?

RÉPONSE: Non. Pour considérer un pneu qui n'a pas le maximum de pression comme étant une infraction, l'inspecteur nécessiterait une charte qui identifie la capacité de charge du pneu selon différentes selon la pression d'Air s'y trouvant et le type de chargement. Il existe trop de grandeurs de pneus pour les inclure dans la réglementation.

Un pneu sous-gonflé n'est pas en infraction à moins qu'il ne rencontre le critère de MHS; § 393.75(a)(3) est le bon article à utiliser. On ne peut se servir de l'article § 393.75(i) pour un pneu sous-gonflé. L'infraction décrite à l'article § 393.75(g) ne devrait être inscrite seulement s'il y a possibilité de peser le véhicule et que la masse constatée sous un pneu excède la capacité de celui-ci (Tel qu'inscrit sur le flanc du pneu).

- b.(2) Si un clou, une vis ou un autre corps étranger est incrusté dans un pneu qui ne présente aucune fuite, doit-on inscrire une infraction et est-ce que l'objet doit être retiré?

RÉPONSE: Cette condition n'est pas une infraction s'il y a absence de fuite. Un inspecteur ne devra pas retirer ou demander au conducteur de retirer le corps étranger du pneu.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

14. ROUES, JANTES ET MOYEUX

MHS: Questions et réponses

- a.(1) Est-ce une mise hors service lorsqu'un véhicule a eu un problème de pneu ou de jante et que le conducteur ou le propriétaire a soit retiré la roue défectueuse ou qu'il a enlevé les roues et "chaîné" l'essieu?

Si le véhicule arrive au site d'inspection dans cet état, ceci ne constitue pas une infraction, mais d'autres infractions peuvent découler de cette action (ex: excède la capacité des pneus).

Toutefois, lorsqu'un véhicule est inspecté, le conducteur ne peut retirer la roue défectueuse ou "chaîner" l'essieu pour effectuer une réparation temporaire pour se soustraire à la mise hors service. Ceci contreviendrait à la politique opérationnelle # 5 du CVSA qui stipule:

"...CONFORMITÉ REQUISE LORS DE MISE HORS SERVICE

La politique relative aux réparations exigées à la suite de la délivrance d'un avis de mise hors service est la suivante:

L'inspecteur ne peut lever l'avis de mise hors service applicable aux véhicules ou aux conducteurs, ou aux deux, tant que toutes les réparations stipulées dans l'avis n'ont pas été faites de manière satisfaisante, de sorte qu'il n'y a plus d'infraction..."

Interprétation réglementaire

- b.(1) Est-ce qu'une fuite du joint d'étanchéité intérieur de la roue, sans signe de contamination mouillée du matériel de friction du frein, constitue une infraction?

Réponse: Oui, s'il s'agit d'une fuite fraîche ou active du joint d'étanchéité intérieur de la roue, et qu'il est évident que la fuite va se poursuivre.

XX. VARIA

PARE-BRISE – Interprétation réglementaire

- b.(1) Quand devrait-on inscrire une infraction pour l'ajout d'un pare-soleil extérieur nuisant à la vision du conducteur?

RÉPONSE: § 393.60 (e)(1) du FMCSR ne s'applique qu'aux accessoires installés sur le pare-brise et non en avant de celui-ci. Présentement, il n'y a pas d'interprétation réglementaire sur la partie d'un pare-brise pouvant être couverte par un pare-soleil extérieur. Dans un cas extrême ou une partie significative du pare-brise est obstruée par un pare-soleil extérieur monté à l'avant, une infraction peut être inscrite en vertu de l'article § 393.3.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

DISPOSITIF D'IMPACT LATÉRAL – Interprétation réglementaire

b.(2) Faut-il inclure un dispositif de protection latérale pour la largeur totale d'un véhicule ?

RÉPONSE : Non, aux États-Unis, le 23 CFR 658.16 indique que les dispositifs non porteurs de biens qui ne dépassent pas de plus de 3 pouces (7,6 cm) de chaque côté du véhicule ne doivent pas être inclus dans la mesure de la largeur totale. Au Canada, l'exemption est de 10 cm (4 pouces). Ceci inclut également un dispositif d'impact latéral.



FUITES D'HUILE, DE GRAISSE OU DU SYSTÈME DE SERVODIRECTION (É.-U.) – Interprétation réglementaire

b.(3) À quel moment une fuite d'huile, de graisse ou du système de servodirection (autre qu'une fuite du joint d'étanchéité intérieur de la roue ou du moyeu) devrait être enregistrée?

RÉPONSE: Une fuite ne devrait pas être enregistrée pour du suintement avant qu'il n'y ait une goutte qui tombe durant une inspection.

CÂBLAGE – Interprétation réglementaire

b.(4) Quand doit-on noter une infraction pour le système de câblage?

RÉPONSE: Une infraction doit être notée lorsque l'isolation du câblage est endommagée au point où le fil nu est exposé.

INSPECTION, RÉPARATION ET ENTRETIEN – Interprétation réglementaire

b.(5) Quand faut-il citer une infraction de l'alinéa § 396.3(a)(1)?

RÉPONSE: Une infraction de l'alinéa § 396.3(a)(1) ne doit être citée que lorsqu'il s'agit d'un danger imminent dans les critères de mise hors service de la norme nord-américaine ou spécifiquement indiquée dans la politique opérationnelle de la CVSA comme une infraction (ex. la politique opérationnelle 15 Section 1.b(3)).

VISIONNEMENT DES MÉDIAS – Directives réglementaires

b.(6) Quelle infraction faut-il reprocher lorsqu'un conducteur visionne des images, des vidéos et du contenu multimédias sur un appareil électronique pendant qu'il conduit une VCM ? Cela ne s'appliquerait pas aux systèmes de navigation, aux DCE, aux systèmes des véhicules et aux autres technologies de sécurité.

RÉPONSE : Aux États-Unis, les cas de visionnage du contenu susmentionné doivent être documentés comme une infraction de l'article § 390.17.