

# Rapport Complet sur les Propositions discutées et Retenues par la SAAQ

## Que doit-on savoir au niveau des phares de jour?

- Les phares de jour sur les véhicules neufs canadiens sont requis par Transports Canada depuis décembre 1989. Les phares de jour doivent s'allumer lorsque le véhicule est en marche avant et peuvent être combinés aux feux de croisement ou de route. Ils peuvent également être indépendants sous forme de phares blancs ou jaunes ou être intégrés aux feux de changement de direction ou feux de position. La conformité des feux de jour des véhicules importés des États-Unis relève du registraire mandaté par Transports Canada. Lors d'une vérification mécanique si les phares de jour ne fonctionnent pas automatiquement, ou qu'ils ne sont pas de la bonne couleur une défektivité mineure doit être attribuée. (Art. 19, rgl)

## Comment s'assurer que la couleur des phares de croisement ou de route est acceptable?

- La spécification de la couleur des phares de véhicules est définie par la norme SAE J578 qui fait appel à une instrumentation et une procédure qui n'est pas applicable en atelier. La vérification chez un mandataire de la couleur des phares doit se faire en projetant le faisceau lumineux sur un écran blanc. La lumière perçue sur cet écran doit être dépourvue des couleurs vertes ou cuivres qui sont identifiables avec certaines ampoules non-conformes. Les ampoules de marques renommées (ex. GE, Sylvania, Philips etc.) portant l'inscription DOT à la base de l'ampoule sont habituellement conformes. Le démontage des ampoules n'est pas recommandé.

## Que veut-t-on dire dans le guide de vérification mécanique (page 71) lorsqu'un essuie-glace est inadéquat?

- Dans la prochaine version du guide nous remplacerons l'expression « inadéquat » par « ne fonctionne pas ».

## Est-ce que le collecteur des gaz d'échappement peut être traité comme un tuyau d'échappement en ce qui concerne les défektivités identifiées au guide de vérification mécanique pour les tuyaux d'échappement? (guide page 67)

- Nous considérons que le collecteur des gaz d'échappement est composé de tuyaux qui dirigent les gaz du moteur dans le reste du système d'échappement et que toutes défektivités pertinentes identifiées au guide de vérification mécanique pour les tuyaux d'échappement s'appliquent également au collecteur des gaz.

## Lors de la vérification de la sellette d'attelage coulissante doit-on vérifier le fonctionnement du mécanisme de verrouillage des glissières? Peut-il être verrouillé de façon permanente?

- Le fonctionnement du mécanisme de blocage ne fait pas partie de la vérification mécanique. Le propriétaire du véhicule peut verrouiller de façon permanente le mécanisme de blocage. On doit cependant s'assurer que toutes les goupilles de blocage sont présentes et que le jeu latéral, vertical et longitudinal n'excède pas les normes.

## Est-ce que la réparation par usinage d'un plateau d'accouplement est acceptée?

- Aucune réparation sur un plateau d'accouplement n'est acceptée. Si la pièce est non-conforme, elle doit être changée. Il en est de même pour toute pièce de sellette d'attelage qui porte une charge ou qui est soumise à des forces en tension ou en cisaillement et qui est fissurée, cassée ou réparée par soudage.

## Un essieu fissuré peut-il être réparé par soudage?

- Un essieu directionnel (essieu avant) fissuré ne peut pas être réparé par soudage, il doit être remplacé. S'il s'agit d'un essieu de remorque ou d'un essieu arrière de camion qui est fissuré, la réparation par

soudage est acceptée en autant que le travail est effectué selon les règles de l'art par un soudeur professionnel qui détient ses cartes de soudeur et qui attestera par écrit de la qualité du travail effectué.

**Le jeu horizontal des pivots de fusée à la page 25 du Guide de vérification mécanique est différent de celui du Guide sur le PEP, quelle valeur devons-nous utiliser?**

- Le jeu à utiliser est celui du Guide sur la vérification mécanique. Les valeurs que l'on retrouve au Guide PEP sont des spécifications qui étaient utilisées antérieurement à 1999 et qui ont été remplacées depuis la nouvelle réglementation. Le Guide PEP sera révisé pour tenir compte des nouvelles valeurs.

**Est-ce que la période de validité de la vérification mécanique peut être prolongée si le véhicule est remisé durant cette période?**

- Non, la période de remisage ne change pas la durée de validité de la vérification mécanique. La vérification mécanique est valide pour 6 mois ou 12 mois consécutifs selon la catégorie de véhicule.

**Est-ce que les bandes réfléchissantes peuvent remplacer les réflecteurs installés par le fabricant sur les camions porteurs et les autobus?**

- Les bandes réfléchissantes peuvent remplacer les réflecteurs des remorques et semi-remorques seulement. Il n'y a aucune disposition actuellement pour remplacer les réflecteurs arrières et latéraux des camions porteurs et des autobus par des bandes réfléchissantes.

**À quels endroits les feux arrières d'un camion muni d'un dispositif multibenne (roll-on roll-off) doivent-ils être installés?**

- Voir le bulletin d'information numéro : 03.06.01 du ministère des Transports en date du 15 juin 2001

**Doit-on utiliser une jauge de profondeur à chaque fois que l'on vérifie l'usure d'un pneu?**

- Dans le cas d'un véhicule d'une masse nette de 3000 kg et plus, il est important de toujours utiliser une jauge de profondeur car la limite de la profondeur de la bande de roulement change s'il s'agit d'un pneu de l'essieu directeur ou d'un pneu arrière. Pour un véhicule de moins de 3000 kg, l'indicateur d'usure du pneu qui est à 1,6mm peut être utilisé comme information sur la profondeur de la semelle.

**Au Guide de vérification mécanique, il y a une différence de terminologie pour la même composante à la page 16 item 18 (feux clignotants) et à la page 12 (feux intermittents d'autobus scolaire). Laquelle des deux expressions est correcte?**

- L'expression feux intermittents est utilisée aux articles 229 et 457 du Code de la sécurité routière. Nous devons donc utiliser cette expression au lieu de feux clignotants. Une correction sera apportée à la page 16 dans la prochaine version du Guide.

**Pourquoi il n'y a pas de défectuosité majeure au Guide pour un panneau d'arrêt escamotable ou des feux intermittents qui ne fonctionnent pas sur un autobus scolaire?**

- En vertu de l'article 229 du Code de la sécurité routière, les autobus affectés au transport d'écoliers doivent être munis d'un panneau d'arrêt escamotable et de feux intermittents. Si le panneau ou les feux intermittents ne fonctionnent pas, le véhicule ne peut être utilisé pour le transport d'élèves. Lors d'une vérification mécanique, si le panneau ou les feux ne fonctionnent pas, la circulation du véhicule ne présente pas de danger car il n'y a pas d'enfants à bord et c'est pourquoi une défectuosité mineure est attribuée.

**Pourquoi faut-il prendre une barre d'un mètre pour vérifier la courbure de la plaque d'attelage?**

- Pour être en mesure d'apprécier la déformation de la plaque d'attelage, une barre d'un mètre permet de mesurer plus précisément la déformation de la plaque d'attelage vers le haut ou vers le bas. Cette méthode est recommandée par la compagnie Holland.

**Lors de la vérification d'un véhicule reconstruit suite à un accident grave (VGA), doit-on exiger de voir la facture des coussins de remplacement si l'estimation de réparation inclut des coussins gonflables?**

- Suite à la reconstruction d'un véhicule gravement accidenté, si l'estimation prévoit que les coussins doivent être changés, on doit exiger de voir la facture originale du concessionnaire attestant ainsi qu'il s'agit d'un coussin neuf et non pas recyclé.

Jacques Richard, ing.  
30 septembre 2002

**2 juillet 2002**

**La SAAQ révisé sa politique d'évaluation des propriétaires exploitants de véhicules lourds** La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) annonce l'adoption de la nouvelle Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, revue et corrigée. Mise en vigueur en 1999 dans sa version initiale, elle a été révisée le 2 juillet 2002 pour corriger certains problèmes d'application et mieux cibler les délinquants. La révision de la Politique a été réalisée par la Société de l'assurance automobile de concert avec ses partenaires de l'industrie du transport de personnes et de marchandises ainsi qu'avec ses partenaires gouvernementaux, soit le ministère des Transports et la Commission des transports.

