

Commentaires de L'ASMAVERMEQ sur le nouveau Guide de Vérification Mécanique. Réponse de la SAAQ sur nos interrogations sur le Guide de Vérification mécanique

Administration

SAAQClic

- Lorsqu'on crée un CVM dans le système SAAQClic, rien ne nous avise actuellement qu'il nous manque un (1) caractère dans le numéro de série, tandis que partout on nous indique d'un X rouge qu'il y a une erreur. Selon nous, le numéro de série d'un véhicule est PRIMORDIAL, donc nous devrions être avisés d'un X rouge lorsqu'il n'y a pas 17 caractères, pour valider si notre numéro de série est conforme.

Il n'est pas souhaitable que cette indication soit présente au système SAAQClic puisque certains véhicules ne possèdent pas de numéro de série à 17 caractères (ex. : véhicules antiques, remorques ayant une masse nette de moins de 900kg, etc.).

- Lorsqu'on crée un CVM avec le numéro de plaque, pourquoi le système ne nous donne pas automatiquement le modèle du véhicule (camion ou remorque)?

Tel qu'enseigné lors de la formation des mandataires, le CVM doit toujours être créé dans le système à partir du numéro d'identification du véhicule (NIV). Il est aussi à noter que le système n'est pas un outil de consultation.

- Pourquoi SAAQClic ne nous informe pas sur toute nouvelle norme du fabricant ou sinon, nous fournir les liens pour s'y référer? Qui a accès à toutes les nouvelles normes des fabricants tel qu'indiqué à notre Guide?

Afin de connaître les normes des fabricants, il faut alors se référer aux différents documents disponibles sur leurs sites web. Généralement, ces normes sont harmonisées aux standards de l'industrie.

Il est important de mentionner que la SAAQ n'est pas informée des nouvelles normes. Ainsi, nous ne pouvons pas systématiquement partager ces normes (liens ou documents) avec vous.

De plus, il faut aussi se rappeler que la principale tâche du mandataire est de réaliser la vérification mécanique sur les véhicules routiers. Si une défectuosité est constatée, il est alors de la responsabilité du propriétaire du véhicule de fournir la preuve de conformité aux normes du fabricant.

- Suite à une vérification mécanique et d'une remise d'un 48 heures, le véhicule peut-il continuer à vaquer à ses occupations durant cette période?

Une défectuosité mineure ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route, mais peut se dégrader rapidement dans certains cas. Un véhicule ayant ce type de défectuosité peut continuer de circuler pendant une période de 48 heures. Ce délai (48 heures) est alloué au propriétaire afin qu'il puisse effectuer ou faire effectuer les réparations nécessaires.

Si les réparations ne sont pas effectuées durant cette période et que le CVM n'est pas conformé, le véhicule ne peut continuer de circuler.

- Doit-on inspecter un véhicule ou une remorque s'ils sont chargés? Ex : si un véhicule citerne est inspecté, nous ne pouvons détecter s'il est chargé ou non...

Selon les renseignements fournis aux mandataires lors de leur formation, la vérification mécanique devrait s'effectuer lorsque le véhicule est exempt de chargement. En cas de doute sur le chargement d'un camion-citerne, le mandataire peut demander au propriétaire de confirmer l'absence de chargement à l'intérieur de sa citerne.

Il peut toutefois arriver, lorsqu'un véhicule est désigné/escorté par un agent de la paix, que le mandataire doit compléter une vérification mécanique sur un véhicule possédant un chargement.

Guide de vérification mécanique

Page 7 – Éclairage et signalisation

Est-ce qu'une note dans le Guide devient une défectuosité et doit-on l'appliquer? (À l'article 1.1 dans Note – lentille ternie au point de réduire considérablement les faisceaux lumineux) Le mot TERNIE n'est pas dans les défectuosités... Quel est le pourcentage de ternissage? Existe-t-il un équipement pour nous permettre de détecter l'intensité de la lumière?

Tel que spécifié dans la note, lorsque la lentille d'un phare est ternie au point de réduire considérablement l'intensité du faisceau lumineux, il est possible de conclure que ce phare n'allume pas avec l'intensité prévue par le fabricant (voir la 4^e défectuosité mineure de la p.7 – Art. 15).

Ainsi, le mandataire doit signaler cette défectuosité lorsqu'il constate que la lentille d'un phare est ternie au point de réduire considérablement à l'intensité du faisceau lumineux (ex. : usure, ternie par le soleil, etc.).

Page 25 – Direction - 2.1 art. b)

Si un volant de type télescopique ajustable devient fixe par les années, peut-il être considéré conforme ou non?

Lorsque le volant ajustable a été désactivé (mécanisme d'ajustement désactivé en permanence), alors il est possible d'interpréter que le véhicule n'est pas muni d'un volant ajustable.

Ainsi, le mandataire n'a pas à vérifier le fonctionnement du mécanisme de réglage. Cependant, une vérification doit quand même être réalisée sur la fixation du volant (1^{ere} déf. mineure - Art. 103) et son déplacement (Art. 167, 1°).

Page 28 – Timonerie

Suite à la formation des mandataires sur le nouveau guide, plusieurs de nos inspecteurs nous ont communiqué avoir reçu l'information que lorsque les joints de traction de l'essieu avant d'un véhicule quatre roues motrices (4 X 4) présentent un jeu, ce n'est plus une défectuosité. Pouvez-vous nous le confirmer?

Lors de la mise à jour du RNSVR, aucune modification (ajout/retrait) n'a été apportée au Règlement en lien avec cette composante. Ainsi, les joints de traction de l'essieu avant (cardans) d'un véhicule (4 roues motrices) ne sont pas des composantes visées par le RNSVR. Le mandataire n'a pas à inspecter cette composante lors de la vérification mécanique.

En ce qui concerne le nouveau Guide de vérification mécanique, la section intitulée « ARBRE DE TRANSMISSION » a été relocalisée dans la Section 3 (page 40).

Page 50 – Dispositif d’attelage - 3.9 - Main d’accouplement

- Nous aimerions avoir une norme pour l’usure de la main (un élément du dispositif d’attelage est usé au point de nuire au bon fonctionnement du dispositif – main d’accouplement...)

Sachant que la vérification mécanique d’un mandataire est toujours réalisée sur un véhicule routier non attelé, la vérification de l’usure de la main est alors difficilement applicable. Cette vérification est plutôt vérifiable sur route, par les contrôleurs routiers.

- Comment déterminer l’usure de la langue du système de verrouillage? (sous la main d’accouplement) Quelle norme utiliser? 1/4 trop usée, 1/8 ou 1/16

Voir la réponse de la question précédente.

Page 68 – Suspension

- Un ballon pneumatique est mal fixé, endommagé au point d’exposer la toile ou présente une réparation. Nous avons constaté que plusieurs ballons de suspension ont des cordes qui se détachent de ceux-ci, sans exposer la toile. Doit-on l’interpréter comme défectuosité mineure ou est-ce conforme?

Afin qu’une défectuosité mineure puisse être signalée, le ballon pneumatique doit être endommagé au point d’exposer la toile.

Page 86 – Freins - Section 5.6 – art. G

- La valve de protection du camion-tracteur ne maintient pas un minimum de 60 lbs = défectuosité mineure. La plupart des fabricants de valve nous indiquent qu’elle devrait déclencher entre 20 et 45 lbs et non pas 60...

Afin de répondre à cette question, il est possible de vous référer au Bulletin technique n° 13 :

https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/Bulletin_GVM_13.pdf

Tel qu’indiqué dans ce bulletin, si la pression de fermeture est inférieure à 420 kPa (60 psi), il est important de vous référer aux normes du fabricant de la valve, car elles ont préséance sur les critères de conformité du Règlement.

Il incombe donc au propriétaire du véhicule de fournir une preuve de conformité aux normes du fabricant. À défaut de s’y conformer, la valve de protection devra être considérée comme non conforme et une défectuosité mineure ou majeure (selon la pression de fermeture de la valve de protection constatée) devra être signalée.

Section D – Récepteur de freinage

- Comment fait-on pour vérifier un ressort cassé dans le récepteur de freinage? Lors de la formation des mandataires suite aux nouvelles normes, plusieurs mandataires nous ont mentionné que le formateur aurait dit de ne pas cogner sur le récepteur de freinage pour vérifier le ressort. De quelle manière voulez-vous qu’on le vérifie?

Afin d'éviter d'endommager les récepteurs de freinage, il ne faut pas cogner sur ceux-ci. De plus, puisqu'il arrivait que des récepteurs de freinage étaient remplacés à tort pour un ressort cassé dans le récepteur de freinage du frein de stationnement, il a été jugé que de cogner sur le récepteur de freinage n'était pas une méthode efficace pour détecter un ressort cassé.

Une façon de vérifier si le ressort du frein de stationnement est cassé est de retirer le capuchon et de faire une inspection visuelle avec une petite lampe de poche. Si le ressort est cassé, il y aura des morceaux de métal au fond de l'actuateur ou la plaque de pression sera inclinée.

Section E – Levier de frein

- Note : La tige de commande des leviers de freins installée sur un même essieu doit être à la même distance de l'arbre à came... Quelle est la méthode pour vérifier la distance de l'arbre à came et y a-t-il une mesure tolérée?

Pour permettre au mandataire de vérifier la distance entre la tige de commande des leviers de freins et l'arbre à came, il suffit de la mesurer à l'aide d'une règle ou d'un ruban à mesurer. Les deux mesures (chaque côté de l'essieu) doivent être identiques.

Page 111 – Équipements

Section 9 – Pare-soleil

À l'article 9.1, on fait mention de mesurer les pare-soleils extérieurs. Nous considérons que cette pratique est trop dangereuse et non-sécuritaire pour nos techniciens et d'ailleurs plusieurs refusent de faire cette pratique (référence aux normes de la CNESST) (ouvrir le capot, monter sur le moteur, mettre une ligne horizontale et mesurer 150 mm de hauteur).... Plusieurs de nos garages sont dotés d'une fosse d'inspection... si le véhicule vérifié est un 'cab-over', le positionnement de la mesure devient très compliqué et très haut. Nous aimerions avoir une procédure plus sécuritaire pour effectuer cette mesure.

À discuter lors de la prochaine rencontre.

Selon le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, cet élément est vérifié lors de la vérification mécanique. Il n'est pas possible d'aller à l'encontre du RNSVR.

Si le mandataire ne peut effectuer la vérification de cet élément, alors il ne doit en aucun cas préciser sur le CVM que le pare-soleil comme conforme. Il doit plutôt indiquer sur le CVM : NV – Élément non vérifié.

Page 118 – Pneus

Section 10 – 10.1 a)

- Pourquoi voit-on des contrôleurs routiers indiquer sur des CVM de 9 Millions de véhicules lourds de plus de 4500kg `` indicateurs d'usure du pneu touchent à la chaussée``. Selon le guide à la page 118, cette déféctuosité devrait s'appliquer uniquement sur les véhicules de moins de 4500 kg...

Tout d'abord, nous devons indiquer que la profondeur de l'indicateur d'usure est de 2/32 po.

Sachant que le signalement d'une défektivité mineure, sur un véhicule lourd, dépend de l'emplacement du pneu, c'est pour cette raison que nous n'avons pas ajouter cette défektivité à la page 117. Nous privilégions l'inscription de la mesure et de son emplacement.

Section 11 – Carrosserie - Page 127

- Une partie du véhicule routier présente un arrêt vive ou une saillie pouvant entraîner un risque de blessure = défektivité mineure. Pourquoi aucune défektivité mineure n'est mentionnée pour la perforation de la carrosserie (capot, perforation des tours d'aile, perforation autour du miroir, etc)?

Sachant que la corrosion de la carrosserie n'est pas un élément visé par les autres normes canadiennes, nous n'avons pas ajouté cet élément au RNSVR. Il est aussi important de noter que la corrosion de la carrosserie est un élément esthétique du véhicule plutôt qu'un élément de sécurité.

Cependant, si la corrosion affecte la structure du véhicule inspecté, alors le mandataire doit signaler la défektivité appropriée (voir section 3 du GVM).

11.7 – Espacement de chargement

- Le plancher ou une paroi de l'espace de chargement... Dans les rapports de vérification mécanique, code 220, poteau/potelet.. Pour vérifier cet item, il faut ouvrir les portes, grimper à l'intérieur et vérifier les poteaux et les potelets; ce qui est dangereux et non-sécuritaire. De plus, suite à cette vérification, plusieurs portes arrière ne se ferment plus et deviennent donc, une défektivité Mineure... Devrait-on toujours entrer et vérifier les potelets?

À discuter lors de la prochaine rencontre.

Selon le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, ces éléments sont vérifiés lors de la vérification mécanique. Il n'est pas possible d'aller à l'encontre du RNSVR.

Banquette et siège

- Le recouvrement d'un coussin de siège d'un autobus, minibus ou autocar est déchiré = défektivité mineure. Peut-on appliquer cette même défektivité pour le véhicule lourd? ou si la mention 'inadéquat' veut dire la même chose?

Non. Tel que spécifié dans la note du GVM (voir p.132), un siège ou une banquette inadéquat est un siège ou une banquette qui n'est pas fixé dans les rails ou les ancrages d'origine ou dont la structure est endommagée ou modifiée, le rendant ainsi inapproprié à sa fonction.