



Politique opérationnelle

Programme d'Inspection Normalisée Nord-Américaine

Politique Opérationnelle 5 Inspection/Vignette CVSA

Révisé: 12 Sept., 2024

BUT

Établir des consignes et une marche à suivre pour l'examen des véhicules et des conducteurs selon la méthode d'inspection normalisée nord-américaine et définir des critères de mise hors service applicables aux conducteurs et aux véhicules.

OBJECTIFS

1. Retirer de la route, les conducteurs potentiellement dangereux et les véhicules qui constituent un danger imminent.
2. Attirer l'attention sur les dispositions du Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs), du Hazardous Materials Regulations / du règlement sur le transport de matières dangereuses, du Code Canadien de Sécurité, du règlement de sécurité fédéral mexicain et des règlements compatibles des États, provinces en exigeant la réparation des défauts sur les véhicules et la prise des mesures appropriées pour corriger les situations d'infraction touchant le véhicule et/ou le conducteur.
3. Documenter les infractions qui peuvent appuyer des mesures de coercition ultérieures.
4. Recueillir de l'information sur les transporteurs, les conducteurs, les véhicules et les chargements en ce qui concerne la sécurité et la conformité, ainsi que l'orientation globale du programme et son évaluation.

NIVEAUX D'INSPECTION NORMALISÉE NORD-AMÉRICAIN

Niveau I

Inspection normalisée Nord-Américaine – Vérification qui porte sur : le permis de conduire du conducteur, l'attestation du médecin et le certificat de dérogation à l'inaptitude physique, s'il y a lieu; l'alcool et les drogues; les fiches journalières du conducteur, au besoin; les heures de service; la ceinture de sécurité; le rapport d'inspection ou de vérification du véhicule; le système de freinage; l'arrimage du chargement; les dispositifs d'attelage; siège du conducteur, le mécanisme d'entraînement/arbre de transmission; le système d'échappement; le châssis; le système d'alimentation en carburant; le système d'éclairage (les phares, feux arrière, feux de freinage les clignotants, et les feux/drapeau signalant des charges en saillie); les mécanismes de direction; la suspension; les pneus; le fourgon et le fourgon à toit ouvert; les roues, jantes et moyeux; les essuie-glaces; les sorties de secours et/ou les câbles et systèmes électriques dans les compartiments moteur et batterie (autobus), siège (strapontin et siège temporaire) et les exigences relatives aux marchandises dangereuses et spécifications des citernes, s'il y a lieu. La vérification des points concernant les marchandises dangereuses doit seulement être faite par un inspecteur certifié pour les marchandises dangereuses et les inspecteurs de citernes, s'il y a lieu.

REMARQUE: Si plus de 20 % des freins ne peuvent pas être inspectés, l'inspection ne serait pas considérée comme une inspection de niveau I et devrait être identifiée comme une inspection de niveau II.

© 2024 Commercial Vehicle Safety Alliance Tous droits réservés.



Politique opérationnelle

Programme d'Inspection Normalisée Nord-Américaine

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

REMARQUE: Une inspection sur un ensemble de véhicules 5 essieux, dont on ne peut mesurer les freins sur 1 essieu, aura quand même besoin de 2 freins défectueux pour être déclaré hors service selon le critère de 20%.

Niveau II

Inspection visuelle du conducteur et du véhicule – Vérification de chacun des éléments figurant dans l'Inspection normalisée nord-américaine. L'inspection de niveau II doit, à tout le moins, inclure : le permis de conduire du conducteur, l'attestation du médecin et le certificat de dérogation à l'inaptitude physique, s'il y a lieu; l'alcool et les drogues; les fiches journalières du conducteur, au besoin; les heures de service; la ceinture de sécurité; le rapport d'inspection ou de vérification du véhicule; le système de freinage; l'arrimage du chargement; les dispositifs d'attelage; siège du conducteur, le mécanisme d'entraînement/arbre de transmission; le système d'échappement; le châssis; le système d'alimentation en carburant; le système d'éclairage (les phares, feux arrières, feux de freinage les clignotants, et les feux/drapeau signalant des charges en saillie); les mécanismes de direction; la suspension; les pneus; le fourgon et le fourgon à toit ouvert; les roues, jantes et moyeux; les essuie-glaces; les sorties de secours et/ou les câbles et systèmes électriques dans les compartiments moteur et batterie (autobus), siège (strapontin et siège temporaire) et les exigences relatives aux marchandises dangereuses, s'il y a lieu. La vérification des points concernant les marchandises dangereuses doit seulement être faite par un inspecteur certifié pour les marchandises dangereuses et les inspecteurs de citernes, s'il y a lieu. L'inspection visant le conducteur et l'inspection partielle du véhicule porte sur les éléments qui peuvent être vérifiés sans qu'il faille aller sous le véhicule.

Niveau III

Inspection du conducteur/des compétences/administratives – Une vérification qui comprend les éléments spécifiés dans la Méthode d'inspection normalisée nord-américaine de niveau III, Inspection du conducteur/des compétences/administratives. Les inspections de niveau III doivent inclure, à tout le moins, s'il y a lieu, les points suivants: l'examen du permis de conduire; l'attestation du médecin et le certificat de dérogation à l'inaptitude physique; les fiches journalières du conducteur; les heures de service; la ceinture de sécurité; le rapport d'inspection ou de vérification du véhicule; l'identification et statut du transporteur.

REMARQUE: Les infractions d'équipement mécanique spécifiques à une inspection de niveau I ou de niveau II ne doivent pas être incluses dans une inspection de niveau III. Le cas échéant, les infractions au code de la route doivent être incluses dans une inspection de niveau III.

Niveau IV

Inspection spéciale – L'inspection spéciale est généralement une vérification unique qui porte sur un point en particulier. On fait normalement ce type de vérification pour étayer une étude ou pour confirmer ou infirmer une tendance présumée.

Niveau V

Inspection du véhicule seulement – Vérification de chacun des éléments d'inspection du véhicule figurant dans la Méthode d'inspection normalisée nord-américaine (niveau I), menée en l'absence du conducteur et dans n'importe quel endroit.

Niveau VI

Inspection normalisée nord-américaine pour le transport par voie routière de déchets transuraniens et quantités contrôlées par route de produits radioactifs – Contrôle de certaines cargaisons radiologiques sélectionnées, incluant la procédure d'inspection, des améliorations à l'inspection de Niveau I, des exigences

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

radiologiques, ainsi que des critères uniformisés nord-américains de mise hors service pour les cargaisons radioactives routières de quantité contrôlée de déchets transuraniens.

Depuis le 1er jan. 2005, tous les véhicules et transporteurs qui transportent des cargaisons de quantité contrôlées de matériel radioactif sur les autoroutes sont régis par le ministère des Transports des États-Unis et sont tenus de réussir l'inspection uniformisée nord-américaine de Niveau VI.

Anciennement, le ministère américain de l'Énergie se conformait volontairement aux exigences du programme d'inspection normalisée nord-américaine de Niveau VI.

Certains envois de produits radiologiques peuvent être transportés en quantité contrôlée par voie routière (Highway Route Controlled Quantities, HRCQ), tel que défini par la section 49 173.403 américaine. Aussi, puisque seuls quelques éléments transuraniens sont transportés par voie routière sous l'égide du HRCQ, le ministère américain de l'Énergie a décidé d'inclure ses envois de matières transuraniennes au sein du Programme d'inspection uniformisée nord-américaine de Niveau VI.

Niveau VII

Inspection de véhicule commercial requise par une administration – Une inspection requise par une province ou un territoire dans le cadre d'un programme qui ne répond pas aux exigences de tout autre niveau d'inspection. Des exemples de tels programmes comprennent notamment et sans s'y limiter : autobus scolaires, limousines, taxis; service d'accompagnement, des navettes de courtoisie et autres exploitations intraprovinciales du genre. Ces inspections peuvent être menées par des inspecteurs certifiés CVSA, d'autres employés désignés du gouvernement ou des agents contractuels auprès d'une administration. Chaque administration déterminera les critères de formation des inspecteurs. L'administration ne pourra délivrer aucune vignette CVSA après une inspection de niveau VII, mais elle pourra en apposer une qui lui est propre.

Niveau VIII

Inspection électronique normalisée Nord-Américaine – Une inspection incluant les items décrits à la procédure d'inspection électronique normalisée Nord-Américaine. Une inspection électronique doit inclure, lorsque requis et/ou lorsqu'applicable, la description du lieu, incluant les coordonnées GPS; la validation électronique de l'opérateur du véhicule; la classe et les mentions appropriées au véhicule qui est en opération; la validité du permis; l'attestation médicale et le certificat de dérogation à l'inaptitude physique; la fiche d'heures de service en cours; la conformité aux heures de service; le numéro USDOT ou le NSC (Canada); l'immatriculation de l'unité motrice; le droit d'opération; la conformité à l'Unified Carrier Registration (UCR); et toute mise hors service fédérale.

L'Inspection électronique normalisée Nord-Américaine de niveau VIII effectuée électroniquement ou en mode sans fil pendant que le véhicule est en mouvement et ce, sans intervention directe d'un inspecteur. Pour être considérée une inspection électronique de niveau VIII complète, l'échange de données doit inclure chacun des points requis et/ou applicables, édictés dans la définition de l'inspection électronique normalisée Nord-Américaine de niveau VIII.

L'objectif de l'inspection de niveau VIII est d'améliorer la sécurité en augmentant le nombre d'interventions d'une juridiction auprès de l'industrie, en donnant comme levier technologique, aux différentes juridictions, des options et des stratégies additionnelles, tout en augmentant l'efficacité de l'industrie du transport.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

INSPECTION POST-COLLISION

Véhicules commerciaux motorisés – Les inspections post-collision sont effectuées en association avec les enquêtes sur les accidents de véhicules utilitaires (VCM). Une inspection post-collision VCM CVSA est une inspection effectuée par un inspecteur certifié CVSA en relation avec un accident d'un VCM. Un rapport d'examen du conducteur/véhicule doit être rempli pour documenter toutes les infractions et les défauts découverts au moment de l'inspection post-collision.

L'objectif de cette politique est d'assurer la cohérence et l'uniformité des inspections post-accident des VCM. L'objectif est d'identifier et de documenter tous les défauts/infractions possiblement présentes avant l'accident, avec l'intention spécifique de trouver des facteurs potentiels de causalité de l'accident.

Une inspection post-collision du VCM doit d'abord rencontrer la définition d'accident¹ de l'article 390.5 du CFR 49 du Federal Motor Carrier Safety Administration's (FMCSA). Lorsque cette définition s'applique, l'inspecteur doit commencer l'inspection post-collision en choisissant le niveau d'inspection CVSA approprié (p. ex., niveau I, II, III ou V) et cocher la case post-accident en débutant le rapport.

Lorsque l'inspecteur identifie chaque infraction découverte lors de l'inspection post-accident, il doit sélectionner « oui » si l'infraction découverte est le résultat de l'accident ou « non »² lorsque l'infraction n'est pas le résultat de l'accident (l'infraction était préexistante). Lorsque l'enquêteur post-accident du VCM n'est pas en mesure de prendre la décision, il doit sélectionner « inconnu ».³

Ce ne sont pas toutes les inspections post-collision qui atteindront le seuil d'une inspection complète de niveau I. Cette politique n'a pas pour objet de restreindre le niveau de l'inspection. Les politiques de l'Agence, le reconstitutionniste, l'inspecteur, l'enquêteur collisions, ou le type et la gravité d'un accident peuvent nécessiter un niveau différent d'inspection CVSA.

L'inspection post-collision du VCM doit inclure les éléments suivants :

- La politique opérationnelle 14 de la CVSA devrait servir de guide pour documenter les infractions aux inspections post-collision jusqu'à ce qu'une politique post-collision soit créée.
- Toutes les infractions jugées « pré-collision » (infractions présentes avant la collision) doivent être répertoriées en premier sur la page des infractions.
- Toutes les infractions doivent être énumérées sur le rapport d'inspection post-collision, y compris les dommages / infractions post-collision.
- Si les infractions sont des mises hors service, elles peuvent être inscrites comme des infractions à l'article 396.7 du CFR.
- Spécifiez les infractions avec chaque condition hors service.

REMARQUE : Les infractions multiples de même nature doivent être énumérées comme une seule infraction (p. ex., les infractions au paragraphe 396.3(a)(1) du règlement sur les pièces et/ou accessoires cassés doivent être énumérées comme une seule infraction avec des renseignements supplémentaires.

¹49 CFR §390.5 définitions de collision : voir accident

²Seules les infractions marquées « non » entraîneront des points dans le système de mesure de conformité, de sécurité et de responsabilité (CSA) de la FMCSA. de la sécurité (SMS).

³S'il s'avère qu'une infraction, qui a été initialement inscrite comme étant le résultat de l'accident, n'est pas le résultat de l'accident et ce, au moyen de techniques d'enquête avancées, ou vice versa, le rapport d'inspection devrait être modifié pour refléter le changement (p. ex., « non » remplacé par « oui » si l'infraction était le résultat d'un accident).

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

Véhicules automobiles non commerciaux⁴ – La CVSA reconnaît que les administrations membres effectuent des inspections post-collision approfondies sur les gros camions et les autobus qui ne sont pas des véhicules de commerce. Lorsqu'une inspection post-collision est effectuée sur un VCM exempté et non réglementé ou sur un VCM qui n'est pas commercial, et que l'administration membre choisit d'utiliser l'inspection normalisée pour documenter les infractions découvertes, l'inspection doit être identifiée comme une inspection de niveau VII⁵.

INSPECTION POST-COLLISION AVANCÉE

Les accidents plus importants de VCM peuvent nécessiter une expertise supplémentaire (p. ex., reconstitutionniste en scène d'accident, inspecteur spécialisé post-collision) pour déterminer les facteurs ayant causé la collision. La CVSA recommande, à titre de meilleure pratique, une expertise supplémentaire utilisée dans les types d'accidents suivants :

- Un décès
- Lésions corporelles graves⁶
- Collision de haut niveau⁷
- Défectuosité potentielle de la chaussée
- Toute autre motif qu'une juridiction juge nécessaire

En cas d'accident plus important du VCM, la CVSA recommande de faire appel à des enquêteurs spécialement formés tels que :

- Reconstructionniste d'accident
- Officier qualifié avancé post-collision CVSA
- Expert en reconnaissance de drogues⁸

⁴Les véhicules qui ne font pas l'objet d'un commerce sont des véhicules qui ne répondent pas à la définition suivante : Les véhicules dont le poids nominal brut du véhicule ou le poids nominal brut combiné ou le poids brut du véhicule ou le poids combiné brut de 4 536 kg (10 001 livres) ou plus, selon le montant le plus élevé; ou sont conçus ou utilisés pour transporter plus de huit passagers (y compris le conducteur) contre rémunération; ou sont conçus ou utilisés pour transporter plus de 15 passagers, y compris le conducteur, et ne sont pas utilisés pour transporter des passagers contre rémunération; ou sont utilisés pour transporter des marchandises dangereuses déterminées par le secrétaire du transport américain sous le code 5103 du U.S. 49 et transportées en quantité nécessitant l'apposition d'indications de danger en vertu des règlements prescrits par le Secrétaire en vertu de l'article 49 CFR, sous-titre B, chapitre I, sous-chapitre C.

⁵Les inspections de niveau VII sont captées par l'état, elles peuvent servir à titre de données et être suivies dans le SafetyNet; par contre, elles ne sont pas transmises au FMCSA et elles ne compteront pas dans le profil du transporteur (SMS) ou pour un programme de sélection préalable à l'emploi d'un conducteur (PSP).

⁶Les blessures graves sont définies par la 4e édition des Critères minimaux uniformes d'accident, qui doit être adoptée ou traduite par les États d'ici le 15 avril 2019 : <https://safety.fhwa.dot.gov/hsip/spm/docs/factsheet-mmucc-4edition.pdf>.

⁷Par exemple, un accident où l'État ou la juridiction peut avoir une responsabilité ; un accident où la juridiction membre est impliquée dans l'accident ; une personne de haut niveau est impliquée ; ou un accident impliquant la responsabilité du véhicule ou du fabricant.

⁸En raison de l'augmentation significative des accidents liés à la drogue et à l'alcool, la CVSA recommande qu'un conducteur impliqué dans un accident soit vérifié pour des facultés affaiblies.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

DÉNOMBREMENT DES INSPECTIONS

Chaque inspection, peu importe le nombre de véhicules formant l'ensemble routier, correspond à une inspection dans le calcul des inspections et dans SAFETYNET.

ESSIEUX RELEVABLES EN POSITION RELEVÉE

Toutes les composantes d'un essieu relevable en position relevée doivent être vérifiées pour s'assurer que leur état (ex. une fuite d'air et les canalisations) ne nuit pas à la conduite du véhicule. Si applicables ses défauts doivent être inscrites comme des infractions sur le rapport d'inspection sur route et être déclarées en mises hors service.

Pour tout autre infraction d'un item d'un point critique de l'inspection du véhicule, le véhicule ne sera pas admissible à la vignette CVSA et l'infraction devra être notée dans la section remarque du rapport d'intervention. L'essieu relevable en position relevée ne doit pas être inclus dans le calcul du 20% de nombre de freins défectueux. Si l'essieu relevable est requis pour continuer à opérer conformément à d'autres règlements, l'exploitant a l'option d'ajuster la cargaison ou d'en décharger. Autrement l'essieu est soumis à l'inspection.

MESURE DES FREINS

La politique de la CVSA veut que les mesures des freins, si obtenues durant une inspection normalisée nord-américaine, soient consignées sur le formulaire d'inspection. Lorsqu'on ne peut obtenir la mesure de frein d'une composante inaccessible, il faut alors noter la mention "NM" au rapport d'intervention pour ce frein et ajouter une note dans la section remarque afin d'expliquer que la composante est inaccessible. Les freins non mesurés seront inclus dans le critère du 20% et seront considérés conforme.

REMARQUE: Le marquage et le mesurage, de la course des tiges de poussée, ne sont pas requis si un test de freinomètre est complété.

ADMISSIBILITÉ À LA VIGNETTE CVSA

Les inspections normalisées nord-américaines de niveau I et/ou de niveau V sont les seules inspections qui peuvent mener à la délivrance d'une vignette CVSA. Pour que le véhicule ait droit à une vignette CVSA, les points critiques énumérés dans la présente politique opérationnelle ne doivent faire l'objet d'aucune infraction.

Les inspections doivent être faites par des employés de l'État certifiés de niveau I ou V. Ce sont aussi eux qui apposent les vignettes CVSA. Le terme « certifié » utilisé dans la présente partie signifie que l'employé de l'État qui fait les inspections ou qui appose les vignettes a suivi et réussi un programme de formation approuvé par l'Alliance. Une fois apposée sur le véhicule, la vignette CVSA est valide pour une période maximale de trois mois consécutifs. Les véhicules qui arborent une vignette CVSA valide ne sont généralement pas soumis à une nouvelle inspection.

Toutefois, rien n'empêche de soumettre à une nouvelle inspection un véhicule ou un ensemble de véhicules arborant des vignettes CVSA valides, dans les circonstances indiquées dans la section sur la réinspection.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

POINTS CRITIQUES D'INSPECTION DES VÉHICULES

- Système de freinage
- Arrimage du chargement
- Attelage
- Mécanisme d'entraînement/Arbre de transmission
- Siège du conducteur (Manquant)
- Système d'échappement
- Châssis
- Système d'alimentation en carburant
- Dispositifs d'éclairage (phares, feux arrière, feux de freinage, clignotants et feux/drapeau signalant une charge en saillie (longueur excessive))
- Mécanisme de direction
- Suspension
- Pneus
- Fourgons et fourgons à toit ouvert
- Roues, jantes et moyeux
- Essuie-glaces
- Sorties de secours et/ou câblage et systèmes électriques dans les compartiments moteurs et batteries/les sièges des autobus, minibus, autocars et autres véhicules à transport de passagers (Strapontin et Siège Temporaire)

De plus, lors d'une inspection Nord-Américaine de niveau I ou V, d'un dispositif de protection arrière obligatoire, il n'y aura pas d'émission de vignette CVSA si celui-ci est en infraction.

VIGNETTES CVSA SUR LES CITERNES ROUTIÈRES

Lorsqu'une inspection de citerne routière de spécification U.S. DOT (É.-U.) ou Transports Canada est effectuée en même temps qu'une inspection normalisée nord-américaine de niveau I ou de niveau V, la vignette CVSA ne doit pas être délivrée si la citerne routière de spécification U.S. DOT/TC ne satisfait pas aux exigences sur les points suivants:

- Exigences relatives aux ré épreuves
- Autorisation de la citerne
 - (non-conformité aux spécifications exclue)
- Couvercles de trous d'homme
- Soupapes internes
- Soupapes de décharge
- Étanchéité de la citerne
- Soutien et ancrage
- Drains des doubles cloisons
- Colliers de renfort
- Dispositif de protection arrière
- Régulateurs de débit d'urgence
- Tuyauterie et protection
- Dispositif de protection en cas de retournement
- Événements

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

INSPECTION DE VÉHICULES

Chaque véhicule (autocar, autobus scolaire, autres autobus, camion porteur, camion tracteur, semi-remorque, remorque, etc.) utilisé seul ou en ensemble de véhicule doit réussir l'inspection pour avoir droit à une vignette CVSA et une vignette doit être apposée. Le véhicule « Réussit L'inspection » quand une inspection de niveau I ou V ne permet pas de déceler aucune défektivité ni infraction sur des points critiques de l'inspection. De plus, lorsqu'un dispositif de protection arrière requis est inspecté, durant une inspection de niveau I ou V, un auto-collant CVSA ne sera pas apposé si une infraction y est décelée.

En ce qui concerne l'apposition de la vignette, si aucune infraction au règlement n'est décelée au cours d'une inspection de niveau I ou V alors qu'une partie est invisible, la vignette doit être apposée. Toutefois si plus de 20% des courses de tiges de poussée ne peuvent être mesurées il n'y aura pas d'apposition de vignette CVSA. La vignette CVSA peut être apposée même si la juridiction de l'inspecteur ne permet pas de vérifier les systèmes de carburant gazeux.

Les critères d'admissibilité à la vignette ne touchent que le véhicule, pas le conducteur. Un conducteur peut être mis hors service alors que ses véhicules ont droit à la vignette CVSA.

Exemple #1:

Un véhicule peut avoir un feu de gabarit de brûlé (ce qui est une infraction) et avoir néanmoins droit à la vignette. C'est que les feux de gabarit ne font pas partie des points critiques de l'inspection du véhicule.

Exemple #2:

Si un véhicule a un phare de brûlé, il n'a pas droit à la vignette. En effet, les phares font partie des points critiques de l'inspection du véhicule.

Exemple #3:

S'il manque une pièce de fixation sur une roue du véhicule, ce dernier n'a pas droit à la vignette. Les pièces de fixation des roues font en effet parti des points critiques de l'inspection du véhicule.

Exemple #4:

Il y a deux freins de déréglés sur le véhicule qui est muni de régleurs de jeu automatiques. Le conducteur sort son coffre à outils et règle correctement chacun des freins. Étant donné que la défektivité de l'ajustement a été corrigée, mais que les régleurs de jeu automatiques ne fonctionnent pas correctement, ce dernier n'a pas droit à la vignette.

Exemple #5:

Un ensemble routier composé d'un tracteur et d'une semi-remorque est inspecté. Le tracteur réussit l'inspection, mais la semi-remorque a un pneu dégonflé. Une vignette est apposée sur le tracteur, mais non sur la semi-remorque.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

Exemple #6:

Vous faites l'inspection d'un véhicule et constatez qu'environ 10% des freins sont défectueux, ce qui constitue une infraction. Le véhicule n'a pas droit à la vignette CVSA, car l'infraction touche un point critique de l'inspection.

Exemple #7:

Vous faites l'inspection d'un tracteur et d'une semi-remorque et constatez que 10% des freins sont défectueux. Tous les freins défectueux se trouvent sur la semi-remorque. La semi-remorque n'a pas droit à la vignette CVSA, mais le tracteur, oui.

POSITION DE LA VIGNETTE CVSA

Sur une unité motrice, la vignette doit être placée sur la surface extérieure du pare-brise, du côté passager, dans le coin inférieur droit.

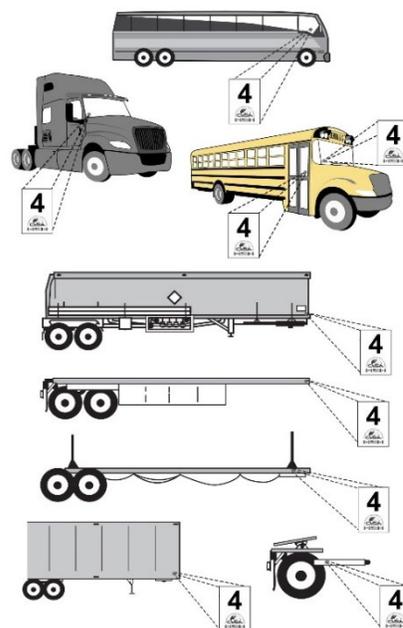
Sur un véhicule remorqué (remorque, semi-remorque, fourgon et diabolo convertisseur, etc.), la vignette doit être placée du côté passager, dans le coin inférieur et le plus en avant possible.

L'emplacement de la vignette CVSA sur les semi-remorques citernes sera à la hauteur des yeux près de la partie avant côté passager de la citerne et, sur un camion porteur, dans le coin inférieur droit de la surface extérieure du pare-brise, côté passager.

Sur un autocar, la vignette doit être placée sur la vitre de la porte des passagers à la hauteur des yeux.

L'emplacement d'un auto-collant CVSA sur les autobus scolaires peut se trouver dans le coin inférieur droit du pare-brise du passager ou sur la partie vitrée (fenêtre) de la porte passager, le plus près possible du niveau des yeux de l'inspecteur.

Toute vignette CVSA expirée doit être enlevée avant la pose d'une vignette valide.



APPOSITION DE LA VIGNETTE CVSA

Le trimestre civil au cours duquel l'inspection est exécutée est indiqué par la couleur de la vignette délivrée.

Période d'inspection

Janvier, février, mars
Avril, mai, juin
Juillet, août, septembre
Octobre, novembre, décembre

Couleur de vignette

Vert
Jaune
Orange
Blanc

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

L'année de délivrance doit être indiquée par le dernier chiffre de l'année civile (ex: l'année 2024 doit être indiquée par le chiffre «4») et imprimée dans la partie supérieure de la vignette, avec le logo de la CVSA juste en dessous.

Si la vignette est apposée pendant le premier mois du trimestre, les deux coins supérieurs doivent être enlevés. Si elle est apposée pendant le deuxième mois du trimestre, seul le coin supérieur droit est enlevé. Si c'est pendant le dernier mois du trimestre, aucun coin n'est enlevé.

La vignette apposée est valide pendant le mois de sa délivrance et les deux mois suivants. Par exemple, une vignette délivrée le 28 juillet cesse d'être valide le 30 septembre.

Règle générale, les véhicules qui arborent une vignette valide ne sont pas soumis à une nouvelle inspection. Toutefois, si l'on remarque une défectuosité évidente sur un véhicule arborant une vignette CVSA valide, rien n'empêche de le soumettre à une nouvelle inspection.

Si cette nouvelle inspection révèle que l'entretien du véhicule ne satisfait pas aux normes minimales, la vignette doit être retirée. Toutefois si les défectuosités sur les items mentionnés dans la liste des items critiques sont corrigées sur place, il n'y a pas lieu de retirer la vignette. Quand une réinspection complète du véhicule est effectuée et ne révèle aucune défectuosité ou que les défectuosités constatées sont corrigées sur place, il faut apposer une nouvelle vignette.

VIGNETTE D'INSPECTION CVSA DE NIVEAU VI

Tous les inspecteurs certifiés niveau VI respecteront une vignette de niveau VI valide. Une inspection de niveau VI en route ne sera effectuée que si une défectuosité est observée ou soupçonnée par l'inspecteur certifié niveau VI. Ceci n'empêche pas une juridiction qui a des lois, mandats ou consignes requérant l'inspection en route, avant le transport dans cette juridiction, d'effectuer ces inspections.

La vignette CVSA niveau VI ne doit être apposée que sur les véhicules qui sont (sans défectuosités) selon le critère standardisé nord-américain niveau VI pour l'inspection, au point d'origine, portant sur les déchets transuraniens ainsi que sur les matières radioactives en quantité contrôlée transportée par autoroute (QCTA).

Si, au point d'origine, un véhicule unitaire ou un ensemble de véhicules réussit une inspection sans défectuosité, la vignette d'inspection CVSA de niveau VI doit être placée sur la surface extérieure du pare-brise, du côté passager, dans le coin supérieur de façon que le bas de la vignette soit à moins de 15 cm du haut du pare-brise, hors de la zone balayée par les essuie-glaces et elle ne doit pas interférer dans le champ de vision du conducteur. Référez-vous au Federal Motor Carrier Safety Regulation (FMCSR) titre 49 CFR 393.60(e)(1) et (2) concernant l'apposition de décalques sur les pare-brises. De plus, la vignette CVSA normale sera aussi être apposée conformément à la politique de la CVSA si le véhicule n'en arbore pas une valide. Contrairement à la vignette régulière, la vignette d'inspection CVSA de niveau VI vaut pour tout le véhicule ou l'ensemble de véhicules.

L'autocollant CVSA de niveau VI doit afficher l'année, le mois et le jour corrects auxquels l'inspection standard nord-américaine de niveau VI a été effectuée, et il sera valide pour un seul déplacement.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

Sur tout véhicule et/ou toute combinaison de véhicules déclarés hors service en vertu des critères uniformisés nord-américains de mise hors service pour les déchets transuraniens et les quantités contrôlées de matières radioactives sur les routes, l'autocollant CVSA de niveau VI sera retiré. Si l'autocollant de niveau VI est retiré, une nouvelle inspection ne révélant aucune défectuosité selon la norme nord-américaine de niveau VI est requise. Une fois en conformité, un nouvel autocollant CVSA de niveau VI sera apposé. L'autocollant CVSA de niveau VI n'est plus valide une fois que l'expédition pour lequel il a été émis est terminée. S'il y a un changement d'équipement en cours de route, le véhicule et/ou la combinaison de véhicules seront réinspectés et un nouvel autocollant CVSA de niveau VI sera apposé. Tout autocollant CVSA normalisé, ordinaire ou expiré et tout autocollant CVSA de niveau VI doit être retiré avant qu'un nouvel autocollant CVSA de niveau VI ne soit apposé. De plus, il est de la responsabilité du conducteur de retirer l'autocollant de niveau VI à la fin du déplacement.

Si, après qu'un véhicule transportant des déchets transuraniens ou des matières radioactives en quantité contrôlée transportée par autoroute (QCTA) ait réussi une inspection au point d'origine selon le critère standardisé nord-américain niveau VI et au cours de son trajet, la vignette d'inspection CVSA de niveau VI se décolle du pare-brise, le rapport d'intervention du point d'origine peut être utilisé pour confirmer la conformité en lieu de la vignette absente. Le conducteur du véhicule devra fournir le rapport d'inspection au point de départ à toute personne en autorité qui le demande en cours de trajet jusqu'à la destination. Si le conducteur ne peut produire le rapport d'inspection au point d'origine lorsque requis, une autre inspection standardisée nord-américaine de niveau VI devra être complétée et une nouvelle vignette CVSA de niveau VI apposée à la fin d'une inspection (sans défectuosités) selon le critère standardisé nord-américain niveau VI pour l'inspection.

Si après qu'un véhicule transportant des déchets transuraniens ou des matières radioactives en quantité contrôlée transportée par autoroute (QCTA) ait réussi une inspection au point d'origine selon le critère standardisé nord-américain niveau VI et que la vignette CVSA de niveau VI ne peut être apposée parce que les conditions météorologiques ne le permettent pas, la vignette sera apposée à l'endos du rapport d'inspection. Le conducteur du véhicule devra fournir le rapport d'inspection et la vignette CVSA de niveau VI à toute personne en autorité qui le demande en cours de trajet jusqu'à la destination. Si le conducteur ne peut produire le rapport d'inspection et la vignette CVSA de niveau VI lorsque requis, une autre inspection standardisée nord-américaine de niveau VI devra être complétée et une nouvelle vignette CVSA de niveau VI apposée à la fin d'une inspection (sans défectuosités) selon le critère standardisé nord-américain niveau VI pour l'inspection.

RÉINSPECTION DES VÉHICULES

Lorsqu'une défectuosité visant une composante mentionnée dans la liste des items critiques (Hors Service ou non) est découverte lors d'une inspection de niveau I, il est possible d'émettre une vignette CVSA si tous les items critiques notés sont réparés sur place et réinspecté par l'inspecteur ayant effectué la première inspection. Dans ces situations, la réinspection ne vise que les items réparés et l'apposition de la vignette doit être notée sur le rapport d'inspection originale.

Tout véhicule réparé hors site ou inspecté par un inspecteur différent doit subir une nouvelle inspection de niveau 1 pour être éligible à une vignette.

Rien dans cette politique n'oblige un inspecteur à réinspecter un véhicule, la décision lui revient ainsi qu'à son agence.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

Pour assurer l'uniformité dans l'exécution des dispositions de la présente section et optimiser l'application du principe de la réciprocité, il y a lieu d'envisager de réinspecter un véhicule arborant une vignette CVSA valide dans les circonstances suivantes:

1. Quand on décèle une infraction par rapport aux points critiques de l'inspection normalisée nord-américaine ou une infraction qui justifie la mise hors service.
2. Quand une inspection normalisée nord-américaine de niveau IV (inspection spéciale) est effectuée.
3. Quand on utilise une technique d'inspection au hasard fondée sur des statistiques pour confirmer le pourcentage de mises hors service d'une administration ou d'une région donnée.
4. Quand on veut s'assurer de la qualité de l'inspection normalisée nord-américaine de la CVSA.

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:

Aucun transporteur ne doit demander et aucune personne ne peut opérer et aucun inspecteur ne peut lever la mise hors service applicable aux véhicules commerciaux 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.

Lorsqu'un véhicule est déclaré hors service suite à une accumulation de défektivité, toutes les défektivités contribuant à la mise hors service doivent être réparées (ex: un véhicule ou un ensemble de véhicules qui est déclaré hors service avec le critère du 20% de freins défektivés doit avoir tous les freins qui ont contribué au 20% réparé avant que le véhicule ne soit autorisé à circuler; ou un véhicule est déclaré hors service du à 2 pneus qui ont moins de 1/32 de rainure restante doit changer les deux pneus avant d'être autorisé à circuler, etc.). Une fois toutes les défektivités contribuant à la mise hors service réparées sur un véhicule, ce véhicule n'est plus considéré hors service.

Une mise hors service ne peut être corrigée en créant une nouvelle défektivité (ex: un véhicule est déclaré hors service alors qu'il lui manque 3 boulons sur une roue, un boulon de roue d'une autre roue ne peut être utilisé pour corriger la mise hors service, etc.).

Lorsqu'un véhicule est déclaré hors service, on ne peut utiliser sa force motrice pour l'amener jusqu'au lieu de réparation. La règle comporte trois exceptions:

1. Les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses devant être signalées par des plaques peuvent être escortés jusqu'à une installation de réparation ou à un endroit sûr pour y être stationnés.
2. Si, lorsque les deux unités sont désattelées, le danger imminent disparaît automatiquement, le véhicule remorqueur peut être déplacé. Lorsque le véhicule remorqueur mis hors service est utilisé, la mention suivante doit être notée au rapport d'inspection, « Le(s) véhicule(s) ne peut être utilisé en ensemble de véhicules tant que les réparations nécessaires n'ont pas été effectuées ». Dans ce cas, une vignette CVSA ne peut être émise.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

Deux déficiences mécaniques satisfont à ce critère:

- a. Déficience du mécanisme d'attelage sur le véhicule remorqueur
 - b. Déficience de la valve du tracteur, à condition que la valve de protection du tracteur est fonctionnelle
 - c. Déficience des canalisations flexibles ou des canalisations du circuit de freinage de secours ou de service reliant le véhicule remorqueur et la/les remorque(s).
3. Les véhicules transportant des passagers qui ont été déclarés hors service pour des problèmes de secours manquants, inopérants, mal marqués ou obstrués peuvent être déplacés par le conducteur à un endroit où l'état de mise hors service peut être réparé. En aucun temps le véhicule ne pourra avoir de passagers à bord.

AVIS LORS DE MISE HORS SERVICE

Lorsqu'un conducteur ou un véhicule est mis hors service, il faut en aviser le transporteur par téléphone dans les cas suivants:

1. Le véhicule transporte des marchandises dangereuses qui doivent être signalées par des plaques de danger ou qui exigent une surveillance constante du véhicule.
2. Le véhicule transporte des denrées périssables.
3. La citerne transporte des marchandises qui nécessitent une régulation thermique.
4. Le véhicule transporte du bétail ou autre être vivant.
5. Le véhicule transporte du courrier pour le Service postal des États-Unis (USPS). Lorsque des véhicules ou des conducteurs du highway mail carriers (HMC) sont mis hors service, il faut en aviser par téléphone l'USPS et le HMC. Les manuels de l'USPS stipulent qu'un conducteur qui est retardé en route doit communiquer avec le personnel du service postal au lieu d'arrêt prévu. Le conducteur peut fournir à l'inspecteur les renseignements nécessaires à ce sujet.
6. Les véhicules qui transportent des passagers.

Au téléphone, le transporteur doit être avisé qu'il lui incombe d'assurer la protection du véhicule, de son chargement, de ses accessoires et de son contenu. Lorsque le conducteur est mis hors service, il faut aviser le transporteur que cela n'empêche pas le conducteur de demeurer en service auprès du véhicule. En revanche, il lui est interdit de conduire un véhicule tant qu'il n'a pas satisfait aux exigences de l'article visé. L'inspecteur doit noter le nom du représentant du transporteur qu'il a contacté.

L'inspecteur ne peut consentir à ce qu'un véhicule, quel qu'en soit le type, soit remorqué jusqu'à un atelier de réparations à moins que la dépanneuse ne soit munie et n'utilise une grue ou un treuil. Un ensemble routier composé d'une dépanneuse et d'un véhicule mis hors service ne peut circuler à moins qu'il ne satisfasse aux exigences d'efficacité du freinage dont il est question à l'alinéa Titre 49 C.F.R. 396.9(c)(2).

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

1. Évitez d'effectuer une inspection normalisée nord-américaine en bordure de la route. Ramper sous le véhicule est déjà assez périlleux sans que viennent s'y ajouter les dangers inhérents à la circulation des véhicules.
2. Sachez que de nombreux camions transportent des marchandises dangereuses. Vous ne devez jamais toucher aux liquides ni respirer des émanations sans en connaître la source avec certitude. Si vous soupçonnez l'existence d'un problème, communiquez sans tarder avec les experts de la région.
3. Assurez-vous que le sol, à l'endroit où a lieu l'inspection, est de niveau et capable de supporter le poids du véhicule.
4. N'allez pas sous le véhicule quand le moteur est en marche.
5. Servez-vous de cales de roues pour empêcher le véhicule de se déplacer. Installez une cale à l'avant et une à l'arrière des roues de l'essieu moteur ou entre les essieux.
6. Demandez au conducteur de mettre la transmission au point mort et de desserrer tous les freins.
7. Soyez extrêmement prudent lorsque vous faites une vérification entre les essieux d'un essieu tandem, quand vous vérifiez les pneus, les roues intérieures et les composantes de la suspension (en particulier les suspensions pneumatiques) ou quand vous vérifiez les composantes de la direction entre l'aile et la roue avant.
8. Avisez toujours le conducteur lorsque vous vous glissez sous le véhicule.
9. Lorsque vous allez sous le véhicule et en sortez, faites-le toujours à la vue du conducteur. Cependant, si vous effectuez l'inspection sur le bord de la route, il est préférable de sortir du côté de l'accotement.
10. Lorsque vous êtes sous le véhicule, demeurez en position parallèle aux longerons du cadre dans la mesure du possible. Ne vous placez jamais directement devant ou derrière une roue.
11. Ne vous placez jamais non plus directement derrière un cylindre de frein à ressort. Quand le frein est actionné (frein de stationnement/d'urgence desserré), il y a risque d'explosion du cylindre. La présence de corrosion sur le cylindre augmente ce risque. N'essayez jamais de retirer les brides ou les boulons de ces cylindres.
12. Ne vous positionnez jamais derrière une composante défectueuse au point où elle pose un risque pour l'inspecteur ou pour le public, incluant, mais non limité à, des perforations non manufacturées dans la chambre du ressort de stationnement, de cercle de barrage brisés, de pneus sévèrement endommagés ou déformés, etc. Si une infraction présente un risque pour l'inspecteur ou le public, l'inspection devra se limiter au niveau applicable d'inspection.

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

13. Si vous inspectez un véhicule commercial à propulsion électrique:

- Ne pas toucher ou entrer en contact avec tout cuivre dénudé provenant; d'un câble ou d'un conduit orange, ou à l'intérieur d'un compartiment identifié « Haut Voltage ».
- Ne pas ouvrir tout compartiment identifié « Haut Voltage » ou identifié avec un triangle jaune muni d'un éclair.
- Ne pas introduire un doigt, un tournevis ou tout autre outil dans quelque trou, fissure, crevasse ou ouverture d'un compartiment identifié « Haut Voltage » ou identifié avec un triangle jaune muni d'un éclair.
- Ne pas toucher au liquide s'échappant d'une batterie (communément nommé système rechargeable à stockage d'énergie) Peu importe le voltage utilise.
- Ne pas inspecter un véhicule à propulsion électrique dont l'indicateur de couleur rouge indiquant « High-voltage fault » ou « Stop hybrid » ou « Stop system » est allumé. Ce voyant est situé dans le tableau de bord et pourrait indiquer une perte d'isolation du câble électrique à haute tension (Ces véhicules ne devraient pas être en opération).

PLANIFICATION D'UNE INSPECTION SUR ROUTE

1. Choix du lieu d'inspection

En général, le débit de circulation commerciale au lieu d'inspection doit être suffisant pour qu'il y ait assez de travail.

Choisir les lieux d'inspection afin d'assurer aux inspecteurs, conducteurs et autres personnes autorisées des conditions de travail sans danger.

Chaque lieu d'inspection choisi devrait avoir assez d'espace sur place ou tout près pour stationner sans danger les véhicules mis hors service.

2. Aide aux conducteurs

Vérifiez les renseignements suivants pour consultation ultérieure:

- Emplacement et nom du lieu d'inspection
- Emplacement et trajet vers le téléphone public le plus près
- Emplacement des cités ou des villes qui offrent les services de taxi, de restauration et d'hébergement
- Emplacement des installations de réparation de véhicules et services de dépanneur pour véhicules commerciaux lourds (en aucun cas l'inspecteur ne doit recommander un service)
- Emplacement et heures d'ouverture du palais de justice responsable

3. Matériel

Vernier	Lunettes de protection
Craie	Casque protecteur
Combinaison	Grattoir
Sommier	Règle de 6 po ou 12 po
Lampe de poche	Jauge de profondeur des pneus
Jauge de pression des pneus	Cales de roues

Politique Opérationnelle 5

Inspection/Vignette CVSA

4. Formulaires nécessaires

- Les résultats des vérifications qui ont porté sur le conducteur, le véhicule et le chargement doivent être consignés dans le rapport d'inspection du conducteur et du véhicule. Il faut rédiger le rapport, qu'il y ait ou non des déficiences ou infractions constatées, et en remettre une copie au conducteur, qu'il accepte ou non de le signer.
- Une vignette de mise hors service doit être apposée sur tout véhicule déclaré hors service.
- La vignette CVSA doit être apposée sur tout véhicule qui réussit l'inspection.

DEMANDES D'INSPECTIONS

Les inspecteurs n'inspectent pas les véhicules sur demande. Le Programme nord-américain d'inspection normalisée n'est pas un programme d'inspection périodique ou un programme d'entretien préventif pour les transporteurs routiers et les conducteurs.

REMARQUE: Cette disposition n'interdit pas aux administrations d'effectuer les inspections exigées par le gouvernement.

PRÉPARATION DE LA PREUVE

1. Déclarations des conducteurs

L'inspecteur devrait obtenir des déclarations signées des conducteurs ou autres employés du transporteur sur les lieux mêmes de l'inspection lorsque ces déclarations ont une valeur probante. Ces déclarations peuvent aider à établir des faits qu'il sera difficile ou peut-être impossible de recueillir plus tard.

2. Copies de documents

L'inspecteur devrait faire des copies des documents qui ont une valeur probante. Souvent, le meilleur moment, voire parfois l'unique moment pour obtenir des preuves documentaires est au moment de l'inspection du véhicule.

3. Preuves photographiques

L'inspecteur devrait prendre des photographies chaque fois que cela peut servir à étayer les faits se rapportant à l'infraction commise. Les photos peuvent fournir la preuve de certaines infractions, notamment les pièces défectueuses et/ou manquantes. Elles peuvent aussi servir à reproduire des documents qui ont une valeur probante.