



Directive sur l'inspection des véhicules conformément à l'article 100.7 du Code de la route

Annexe 4

Procédures d'inspection et normes d'équipement et de rendement pour la délivrance de certificats de sécurité

pour les motocyclettes et les tricycles à moteur

Version 2.2

Conformément au paragraphe 100.7(5) du Code de la route, la conformité de l'exploitant du Centre d'inspection des véhicules à toutes les directives applicables est considérée comme une condition de tout contrat de rendement.

Imprimeur du Roi pour l'Ontario, 2026

Si vous avez des difficultés à lire le présent document, veuillez appeler la ligne d'assistance du CIV au 1-833-420-2110 ou faire parvenir un courriel à l'adresse VIC@driveonportal.

Table des matières

Section 1 : Qualifications des techniciens en inspection	5
1.1 Les techniciens 310S peuvent effectuer des inspections sur :	5
1.2 Les techniciens 310G peuvent effectuer des inspections sur :	5
Section 2 : Normes d'inspection des véhicules	5
Section 3 : Procédures d'inspection	6
3.1 Application	6
3.2 Techniciens	6
3.3 Connexion à la tablette d'inspection	7
3.4 Messages au technicien	7
3.5 Sélection du type de véhicule	7
3.6 Identification du véhicule	8
3.7 Photos d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation	8
3.8 Photos facultatives préalables à l'inspection	9
3.9 Photos de l'étiquette de conformité du véhicule	9
3.10 Numéro d'identification du véhicule (NIV)	9
3.11 NIV et vérification du véhicule	10
3.12 Messages à propos du véhicule en cours d'inspection	10
3.13 Photo du tableau de bord avec l'odomètre	10
Section 4 : Procédures d'inspection	11

4.1	Sections pour les motocyclettes, à l'exception des motocyclettes munies de deux roues avant :	11
4.2	Sections pour les tricycles à moteur avec deux roues avant :	12
4.3	Procédures d'inspection générale.....	12
4.4	Résultats de l'inspection et documents connexes	13
4.5	Mesures et consignation	14
Section 5 : Véhicules anciens		15
5.1	Dispositions générales :.....	15
Section 6 : Systèmes de contrôle des émissions.....		16
6.1	Trafiage potentiel des composants de contrôle des émissions	16
Section 7 : Rapports d'inspection de véhicule (RIV)		16
7.1	Rapport d'inspection de véhicule (RIV).....	16
7.2	Envois de RIV par courriel à l'aide de la tablette	16
7.3	Certificats de sécurité (CS).....	17
7.4	Rapport d'inspection de véhicule indiquant un échec (RIV).....	17
Section 8 : Réinspection après l'échec de l'inspection initiale		17
Annexe 4A – Définitions.....		18
Annexe 4B – Liste des ressources		22
Services de l'InfoCentre		22
Ligne d'assistance du Centre d'inspection des véhicules		22

Immatriculation des véhicules	23
Annexe 4C – Exemples de photographies d’inspection appropriées	24
Annexe 4D – Exigences en matière d’inspection et normes de fonctionnement des motocyclettes, à l’exception des motocyclettes munies de deux roues avant	31
Articles de l’annexe 4D	31
ARTICLE 1 – CARROSSERIE	31
ARTICLE 2 - FREINS	34
ARTICLE 3 – COMMANDES DU MOTEUR ET DIRECTION	39
ARTICLE 4 – SUSPENSION, ROUES ET PNEUS	40
ARTICLE 5 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE	41
ARTICLE 6 – SYSTÈME D’ÉCLAIRAGE	42
ANNEXE 4E – Exigences en matière d’inspection et normes de fonctionnement des tricycles à moteur munis de deux roues avant.....	45
Articles de l’annexe 4E	45
ARTICLE 1 – ADOPTION DES NORMES FÉDÉRALES	45
ARTICLE 2 – CARROSSERIE	46
ARTICLE 3 – FREINS.....	48
ARTICLE 4 - COMMANDES DU MOTEUR ET DIRECTION	53
ARTICLE 5 – SUSPENSION	55
ARTICLE 6 – ROUES ET PNEUS	57
ARTICLE 7 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE	59

ARTICLE 8 – SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE	59
Annexe 4F – Qualifications des techniciens pour chaque type d'inspection.....	62
Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules à trois roues sont inspectés conformément aux normes relatives aux VUL et à l'annexe 3 de la Directive.....	62
Les motocyclettes et tricycles à moteur sont inspectés conformément aux normes énoncées à l'annexe 4 de la Directive.	63
Les véhicules utilitaires sont inspectés conformément à la Norme 11B du CCS et aux instructions fournies à l'annexe 2 de la Directive.	63

Section 1 : Qualifications des techniciens en inspection

Les techniciens seront autorisés à effectuer des inspections uniquement dans les conditions suivantes.

1.1 Les techniciens 310S peuvent effectuer des inspections sur :

les motocyclettes, comme suit :

- 2 roues : 1 roue à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4D](#)
- 3 roues : 1 roue à l'avant, 2 roues à l'arrière – [Annexe 4D](#)

1.2 Les techniciens 310G peuvent effectuer des inspections sur :

les motocyclettes, comme suit :

- 2 roues : 1 roue à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4D](#)
- 3 roues : 1 roue à l'avant, 2 roues à l'arrière – [Annexe 4D](#)

Les tricycles à moteur comme suit :

- 3 roues : 2 roues à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4E](#)

Section 2 : Normes d'inspection des véhicules

Les motocyclettes et tricycles à moteur sont inspectés conformément aux normes énoncées à l'annexe 4 de la Directive. La présente annexe 4 de la Directive définit les procédures d'inspection qu'un technicien doit suivre et les normes d'équipement et de fonctionnement auxquelles une motocyclette ou un tricycle à moteur doit satisfaire pour qu'un certificat de sécurité (CS) soit délivré.

Motocyclettes (avec une roue avant) – Les techniciens doivent également suivre l'[annexe 4D](#) « Exigences en matière d'inspection et normes de fonctionnement des motocyclettes, à l'exception des motocyclettes munies de deux roues avant ».

Tricycles à moteur (avec deux roues avant) – Les techniciens doivent également suivre l'[annexe 4E](#) « Exigences en matière d'inspection et normes de fonctionnement des tricycles à moteur munis de deux roues avant ».

Pour déterminer le nombre de roues à l'avant d'une **motocyclette** visée aux articles 5 et 5.1, deux roues sont réputées en être une seule si elles sont montées sur le même essieu et que la distance entre les centres de leur surface qui entre en contact avec le sol est inférieure à 460 millimètres.

Section 3 : Procédures d'inspection

3.1 Application

La présente annexe 4 de la Directive s'applique aux motocyclettes, y compris les tricycles à moteur, comme suit :

Motocyclettes :

- 2 roues : 1 roue à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4D](#)
- 3 roues : 1 roue à l'avant, 2 roues à l'arrière – [Annexe 4D](#)

Tricycles à moteur

- 3 roues : 2 roues à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4E](#)

3.2 Techniciens

Seuls les techniciens agréés possédant le certificat de compétence approprié délivré par Métiers spécialisés Ontario (MSO) sont autorisés à effectuer des inspections.

Veuillez consulter l'[annexe 4F](#) pour obtenir une liste complète des certifications requises pour chaque type d'inspection. Les apprentis ne sont pas autorisés à effectuer des inspections ou à utiliser des tablettes. Les techniciens doivent avoir les compétences nécessaires pour consigner les mesures concernant la suspension, la direction, les freins et les pneus.

3.3 Connexion à la tablette d'inspection

Chaque jour, lors de la première connexion à la tablette, les techniciens recevront un message texte ou un courriel d'authentification multifacteur contenant un code de sécurité à saisir sur la tablette.

Les tablettes ne doivent être utilisées que par le technicien connecté. Le technicien ne peut pas autoriser l'utilisation de sa tablette par un autre membre du personnel et ne peut pas collaborer avec d'autres membres du personnel ou leur déléguer des tâches lors d'inspections des composants ou de la saisie des résultats d'inspection dans la tablette. Le nom d'utilisateur et le mot de passe du technicien ou une tablette déjà connectée ne doivent pas être utilisés par quiconque autre que le technicien qui s'est connecté à la tablette.

3.4 Messages au technicien

Les techniciens sont tenus de lire tous les messages affichés sur la tablette et d'en accuser réception avant de pouvoir commencer une inspection.

3.5 Sélection du type de véhicule

La tablette demande au technicien de préciser le type de véhicule en cours d'inspection. Pour chaque type de véhicule sélectionné, un critère d'inspection de sécurité correspondant s'affiche.

Motocyclettes :

- 2 roues : 1 roue à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4D](#)
- 3 roues : 1 roue à l'avant, 2 roues à l'arrière – [Annexe D](#)

Tricycles à moteur

- 3 roues : 2 roues à l'avant, 1 roue à l'arrière – [Annexe 4E](#)

Une motocyclette à deux roues avant n'est pas admissible à la délivrance d'un certificat de sécurité, à moins qu'il ne s'agisse d'un tricycle à moteur, tel que défini dans la

présente annexe 4, qui répond aux normes de fonctionnement et d'équipement de la présente annexe 4 et de l'[annexe 4E](#).

3.6 Identification du véhicule

- Suivre les instructions à l'écran de la tablette pour identifier correctement le véhicule.
- Tous les renseignements à saisir dans la tablette à propos du véhicule doivent correspondre au véhicule en cours d'inspection.
- Les photos doivent être claires, nettes et sans reflets provenant du flash de l'appareil photo.
- Le technicien doit vérifier que le numéro d'identification de véhicule (NIV) figurant sur l'écran montrant la photo de l'étiquette de conformité et le NIV saisi ou numérisé manuellement par le technicien correspondent. Si les NIV ne concordent pas, consultez les sections 3.10 et 3.11.

3.7 Photos d'identification du véhicule et de la plaque d'immatriculation

La tablette demandera au technicien d'effectuer les tâches suivantes :

1. Prendre une photo de l'arrière du véhicule qui montre la plaque d'immatriculation et la marque du véhicule.
2. Saisir manuellement les données relatives à la plaque d'immatriculation ou indiquer que le véhicule n'est pas immatriculé.

Si la photo n'est pas claire, le technicien doit la reprendre. Sélectionnez seulement les photos qui sont nettes et dont l'éclairage est approprié. Voir l'[annexe 4C](#) pour des exemples de photos adéquates.

3.8 Photos facultatives préalables à l'inspection

La tablette invite le technicien à prendre jusqu'à cinq (5) photos facultatives du véhicule avant l'inspection afin de documenter l'état du véhicule. Par exemple, les techniciens peuvent souhaiter photographier des dommages préexistants sur le véhicule.

3.9 Photos de l'étiquette de conformité du véhicule

Le technicien doit prendre une photo de l'étiquette de conformité montrant le NIV complet. Au besoin, il peut être nécessaire de démonter partiellement les carénages ou la selle. Si l'étiquette est trop grande pour figurer sur une (1) seule photo, le technicien peut prendre jusqu'à trois (3) photos. Si l'étiquette de conformité est manquante, le technicien doit utiliser la plaque du NIV. Le technicien peut également inclure des notes décrivant les photos. Une photo du certificat d'immatriculation du véhicule ou de l'immatriculation du véhicule n'est pas acceptable.

3.10 Numéro d'identification du véhicule (NIV)

Le technicien doit s'assurer que le numéro d'identification de véhicule (NIV) du véhicule inspecté correspond au NIV balayé ou saisi manuellement à l'aide de la tablette. Le logiciel de la tablette vérifie si le NIV comporte des erreurs et peut afficher des messages d'erreur.

Si le NIV est correct, appuyez sur « Proceed » (continuer).

Si le NIV est inexact, le technicien doit sélectionner « Re-enter » (Saisir à nouveau) et saisir le NIV à nouveau jusqu'à ce qu'il ne reçoive plus de message d'erreur. Lors de l'entrée du NIV, les champs de données seront automatiquement remplis par le décodeur de NIV.

Lors de la saisie manuelle du NIV, le technicien doit s'assurer que le NIV entré tel qu'il apparaît sur le véhicule. La plupart des véhicules utilisent le format standard de NIV à 17 caractères. Toutefois, certains véhicules plus anciens (dont l'année modèle est avant 1981) et certains véhicules spécialisés ont un NIV de moins de 17 caractères. Le système accepte les NIV de moins de 17 caractères pour ces cas particuliers.

3.11 NIV et vérification du véhicule

Tous les véhicules doivent avoir un numéro d'identification du véhicule (NIV) qui correspond à celui figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Si le NIV ne correspond pas à celui indiqué sur le certificat d'immatriculation, le véhicule ne doit pas être inspecté, et le propriétaire inscrit doit communiquer avec ServiceOntario au 1-800-387-3445 pour faire corriger le certificat d'immatriculation avant l'inspection. Une photo du certificat d'immatriculation du véhicule ne remplace pas une photo de l'étiquette de conformité ou de la plaque du NIV située derrière le pare-brise.

Les techniciens sont responsables de s'assurer que le NIV saisi lors de la délivrance d'un certificat d'inspection est exact. Une fois l'inspection soumise, on ne peut pas corriger les erreurs relatives au NIV. Si un certificat est refusé dans les centres ServiceOntario en raison d'une erreur d'inspection, le technicien doit prendre des mesures correctives sans frais pour le client.

Pour le sommaire des renseignements sur le véhicule, la plupart des champs d'information sont remplis en balayant le code à barres du NIV à l'aide de la tablette. Les autres champs obligatoires doivent être saisis manuellement, et le technicien est responsable de corriger les erreurs fournies par le décodeur de NIV. Le fait de ne pas corriger les erreurs signalées par le décodeur de NIV entraînera une vérification.

3.12 Messages à propos du véhicule en cours d'inspection

Avant de pouvoir commencer une inspection, le technicien doit lire et confirmer l'ensemble des messages, exigences ou avertissements apparaissant sur la tablette à propos du véhicule en cours d'inspection ou transmis par le vérificateur.

3.13 Photo du tableau de bord avec l'odomètre

Tricycles à moteur :

Le relevé de l'odomètre du véhicule doit être saisi avec exactitude. Si l'odomètre ne fonctionne pas ou est illisible, le véhicule échoue à l'inspection.

Le technicien doit prendre une photo du tableau de bord montrant l'odomètre du véhicule. La valeur de l'odomètre figurant sur la photo du tableau de bord doit correspondre au relevé de l'odomètre saisi manuellement.

Motocyclettes sans odomètre fonctionnel :

Si la motocyclette n'a pas d'odomètre fonctionnel, le technicien doit sélectionner « Réussite » et saisir la valeur « 1 » dans le champ de l'odomètre pour poursuivre l'inspection.

Le technicien doit également prendre une photographie de la zone du guidon (ou du groupe d'instruments, s'il y a lieu) afin de documenter l'absence d'un odomètre fonctionnel.

Si la motocyclette est équipée d'un odomètre fonctionnel, le technicien doit sélectionner « Réussite », puis saisir avec exactitude le relevé de l'odomètre.

Le technicien doit prendre une photo du tableau de bord montrant l'odomètre du véhicule. La valeur de l'odomètre figurant sur la photo du tableau de bord doit correspondre au relevé de l'odomètre saisi manuellement.

** Le logiciel permet à l'inspecteur de sélectionner l'unité pour la saisie du relevé de l'odomètre : miles ou kilomètres.

Section 4 : Procédures d'inspection

Le technicien effectue l'inspection et consigne les résultats requis sur la tablette. Les sections peuvent être remplies dans n'importe quel ordre.

4.1 Sections pour les motocyclettes, à l'exception des motocyclettes munies de deux roues avant :

Section 1 – Carrosserie

Section 2 – Freins

Section 3 – Commandes du moteur et direction

Section 4 – Suspension, roues et pneus

Section 5 – Système électrique

Section 6 – Système d'éclairage

4.2 Sections pour les tricycles à moteur avec deux roues avant :

Section 1 – Adoption des normes fédérales

Section 2 – Carrosserie

Section 3 – Freins

Section 4 – Commandes du moteur et direction

Section 5 – Suspension

Section 6 – Roues et pneus

Section 7 – Système électrique

Section 8 – Système d'éclairage

4.3 Procédures d'inspection générale

Les techniciens doivent :

1. suivre et respecter l'ensemble des invites, instructions, messages et avertissements apparaissant à l'écran de la tablette;
2. prendre des mesures avec des appareils appropriés, calibrés et en état de marche.
3. prendre des photos et des mesures lors de l'inspection des pneus et des freins.
Les mesures doivent être saisies en unités métriques (c.-à-d. en millimètres pour l'épaisseur des garnitures de frein et la profondeur de la bande de roulement des

pneus et en kilopascals pour la pression des pneus). Voir l'[annexe 4C](#) pour des exemples de photos adéquates.

4. indiquer quels composants ou systèmes ont échoué à l'inspection ou ont été réparés pour répondre aux normes d'inspection;
5. saisir les renseignements relatifs à l'inspection dans la tablette.

4.4 Résultats de l'inspection et documents connexes

Les techniciens peuvent sélectionner l'un des trois résultats d'inspection suivants : Réussite, Échec ou Réparé.

Lorsqu'un véhicule n'était pas équipé à l'origine par le fabricant d'un composant ou d'un système particulier, le technicien n'est pas tenu d'inspecter ce composant ou ce système ni d'en consigner les résultats. Les techniciens doivent effectuer une inspection et saisir des données uniquement pour les composants ou les systèmes qui ne répondent pas aux normes ou qui ont été réparés de façon à répondre aux normes. Les techniciens ne sont pas tenus de saisir des renseignements concernant les systèmes ou les composants qui réussissent l'inspection ou qui ne s'appliquent pas.

La seule exception à ce qui précède est lorsqu'un technicien fait l'objet d'une vérification. Le technicien peut faire l'objet d'une vérification sur une section précise de la procédure d'inspection et, dans ce cas, il devra sélectionner « Réussite », selon le cas. Lorsque le véhicule vérifié n'est pas équipé de composants ou de systèmes faisant partie des exigences de la vérification, le technicien doit sélectionner « Réussite ».

4.4.1 Résultat « Réussite » à l'inspection

Les techniciens peuvent choisir de sélectionner « Réussite » et de saisir des notes, puis de téléverser des photographies supplémentaires ou de courtes vidéos pour justifier la réussite d'un composant ou d'un système particulier.

4.4.2 Résultat « Échec » à l'inspection

Le technicien doit sélectionner « Échec » lorsqu'un composant ou un système ne répond pas aux normes et que le propriétaire du véhicule refuse sa réparation.

La tablette avisera le technicien lorsque des notes, des photos ou des vidéos sont requis pour documenter l'échec de l'inspection. Le technicien aura toujours l'option de joindre des notes, des photos ou des vidéos pour étayer ses conclusions, même si la tablette n'en fait pas la demande.

4.4.3 Résultat « Réparé » à l'inspection

Si un composant ou un système ne répond pas aux normes et est réparé lors de l'inspection, le technicien doit sélectionner « Réparé ». L'option « Réparé » entraînera la réussite de l'inspection du composant ou du système réparé.

Le technicien aura l'option de joindre des notes, des photos ou des vidéos pour consigner les réparations, même si la tablette n'en fait pas la demande.

4.5 Mesures et consignation

Les éléments d'inspection suivants nécessitent une mesure, la saisie des résultats et la prise de photos montrant l'instrument de mesure en cours d'utilisation, avec des résultats clairs et lisibles :

Profondeur de la bande de roulement des pneus

- Contrôleur d'usure de pneus pour pneus sur la bande de roulement du pneu mesuré.
- Les mesures doivent être visibles et saisies en unités métriques (c.-à-d. en millimètres).

Freins à disque

- Épaisseur du disque.

- Épaisseur de la garniture des plaquettes de frein intérieure et extérieure.

Système de frein à tambour – lorsque la norme d’inspection l’exige

- Épaisseur de la garniture de frein.
- Diamètre intérieur du tambour de frein.

*** Inspection du frein à tambour**

Si les motocyclettes sont munies de freins à tambour, le technicien d’entretien automobile 310S n’est pas autorisé à retirer les roues pendant une inspection. Toutefois, si les freins à tambour de la motocyclette sont munis de fenêtres d’inspection permettant de vérifier la conformité aux exigences de l’annexe 4D de la présente Directive, article 2.10, alinéas a) à p), l’inspection peut être effectuée par un technicien d’entretien automobile 310S.

Si la motocyclette n’est pas munie de fenêtres d’inspection ou si elles ne permettent pas de vérifier la conformité à l’ensemble des exigences d’inspection prévues à l’annexe 4D de la présente Directive, article 2.10, alinéas a) à p), la roue doit être retirée afin de procéder à une inspection complète. Dans ce cas, l’inspection doit être effectuée par un technicien de motocyclettes 310G. Le technicien d’entretien automobile (310S) doit interrompre son inspection, et le technicien de motocyclettes (310G) doit en commencer une nouvelle.

Section 5 : Véhicules anciens

5.1 Dispositions générales :

Définition :

« Véhicule ancien » désigne un véhicule à moteur qui :

- a) a au moins 30 ans;
- b) n’a pas fait l’objet de modifications importantes par rapport au produit original du fabricant.

Véhicules anciens

Un véhicule ancien inspecté conformément aux procédures d'inspection de l'annexe 2 de la présente Directive doit être inspecté selon les procédures d'inspection, l'équipement et les normes de rendement énoncés dans la présente annexe.

Section 6 : Systèmes de contrôle des émissions

6.1 Trafiquage potentiel des composants de contrôle des émissions

Le trafiquage comprend le fait d'enlever, de contourner, de neutraliser ou de rendre inopérant le système de contrôle des émissions d'un véhicule à moteur, en tout ou en partie, ou de modifier un moteur ou un véhicule à moteur d'une manière autre que celle pour laquelle il a été conçu ou certifié à l'origine par le fabricant du moteur ou du véhicule à moteur.

Si le technicien remarque ou soupçonne qu'une partie du dispositif antipollution d'un véhicule a été modifiée, il doit communiquer avec la ligne d'assistance du CIV au 1-833-420-2110 ou par courriel à VIC@DriveONPortal.com.

Section 7 : Rapports d'inspection de véhicule (RIV)

7.1 Rapport d'inspection de véhicule (RIV)

Le rapport d'inspection de véhicule (**RIV**) est généré par la tablette à la suite de l'inspection d'un véhicule.

7.2 Envois de RIV par courriel à l'aide de la tablette

Les techniciens ou les CIV sont tenus de proposer l'envoi de RIV électroniques à l'adresse courriel du client. Les techniciens doivent saisir l'adresse courriel du client (si elle a été fournie) dans la tablette pendant l'inspection, et le RIV sera automatiquement envoyé par courriel au client. Les clients doivent être informés qu'ils peuvent consulter leur RIV sur le site Web public.

La tablette enverra automatiquement par courriel tous les RIV au propriétaire du CIV et à tous les délégués pour qu'ils les consignent dans leurs dossiers.

7.3 Certificats de sécurité (CS)

Les CS sont des RIV émis pour les véhicules qui satisfont aux normes d'inspection. Les résultats d'inspection réussie du CS sont automatiquement transmis à ServiceOntario et sont valides pendant 36 jours pour les transactions de véhicules.

7.4 Rapport d'inspection de véhicule indiquant un échec (RIV)

Les véhicules qui ne sont pas conformes à la norme relative aux exigences en matière d'inspection et normes de fonctionnement des motocyclettes, conformément à l'annexe 4D de cette directive, et aux exigences en matière d'inspection et normes de fonctionnement des tricycles à moteur munis de deux roues avant, conformément à l'annexe 4E de cette directive, donneront lieu à des RIV qui ne pourront pas être utilisés lors d'une transaction de véhicule à ServiceOntario.

Section 8 : Réinspection après l'échec de l'inspection initiale

Une réinspection est une inspection limitée du véhicule effectuée par le même centre d'inspection des véhicules qui a émis un résultat d'échec initial 10 jours auparavant tout au plus. Les inspections peuvent être limitées aux composants qui étaient défectueux lors de l'inspection initiale. Les techniciens ont la possibilité d'émettre un résultat d'échec pour le véhicule pour tout autre problème de conformité relevé lors de l'inspection.

Le propriétaire du véhicule ne sera pas facturé pour la réinspection sauf s'il faut retirer les roues. S'il est nécessaire de retirer les roues, le technicien ou le CIV doit d'abord obtenir l'autorisation du propriétaire du véhicule.

Les réinspections deviennent des inspections complètes lorsque le technicien indique dans la tablette que de nouveaux éléments de systèmes ou de composants sont défectueux ou réparés.

Le technicien qui effectue la réinspection sera responsable de déterminer le résultat de l'inspection complète.

Annexe 4A – Définitions

310G : certificat de qualification de l'Ontario conformément à la *Loi de 2021 ouvrant des perspectives dans les métiers spécialisés*, L.O. 2021, art. 28, classe Compagnons, 310G – Technicien ou technicienne de motocyclettes.

310S : certificat de qualification de l'Ontario conformément à la *Loi de 2021 ouvrant des perspectives dans les métiers spécialisés*, L.O. 2021, art. 28, classe Compagnons, 310S – Technicien ou technicienne d'entretien automobile.

Apprenti : personne qui, en vertu d'un accord de formation enregistré, reçoit ou doit recevoir une formation dans un métier requise dans le cadre d'un programme d'apprentissage.

Certificat :

- document portant un NCIV délivré par un CIV, qui peut être utilisé pour le transfert et l'immatriculation d'un véhicule auprès de ServiceOntario;
- confirmation qu'un véhicule a réussi l'inspection de sécurité et respecte les normes d'équipement et de rendement;

Certificat d'immatriculation : document attestant la propriété du véhicule immatriculé.

Certificat de qualification : certificat valide délivré par MSO en vertu de la *Loi de 2021 ouvrant des perspectives dans les métiers spécialisés* qui n'est ni suspendue ni révoquée.

CIV (centre d'inspection des véhicules) : centre qui a conclu une entente de rendement et qui fournit des services d'inspection.

CS (certificat de sécurité) : certificat délivré pour un véhicule qui a réussi une inspection de sécurité, conformément aux normes d'inspection de l'annexe 4 de la présente Directive, pour un transfert de propriété. Le CS atteste que le véhicule peut être immatriculé pour un usage routier.

Délégué : personne autorisée par le propriétaire du Centre d'inspection des véhicules (CIV) à agir en tant que représentant responsable du CIV et au nom de son propriétaire.

Étiquette de conformité : étiquette indiquant que le véhicule est conforme à toutes les normes de sécurité applicables aux véhicules à moteur en vigueur à la date de fabrication.

Motocyclette : véhicule autopropulsé muni d'un siège ou d'une selle à l'usage du conducteur et conçu pour se déplacer sur un maximum de trois roues en contact avec le sol, y compris un scouteur, mais excluant une bicyclette assistée. Pour déterminer le nombre de roues à l'avant d'une motocyclette, deux roues sont considérées comme une seule roue si elles sont montées sur le même essieu et si la distance entre les centres de leurs surfaces de contact avec le sol est inférieure à 460 millimètres.

MSO (Métiers spécialisés Ontario) : organisme qui remplace l'Ordre des métiers de l'Ontario et qui sert à promouvoir les métiers et à élaborer des normes de formation.

Normes : équipement obligatoire et critères de fonctionnement énoncés à l'annexe 4 de la présente Directive auxquels un véhicule doit satisfaire pour obtenir un certificat de sécurité.

PNBV (poids nominal brut du véhicule) : poids brut tel que spécifié par le fabricant; souvent apposé sous forme d'autocollant ou de plaque sur la cabine, le montant de la portière ou la portière d'un véhicule.

NCIV (numéro de certificat d'inspection de véhicule) : numéro unique appliqué à un certificat de sécurité à des fins de transfert et d'immatriculation d'un véhicule.

NIV (numéro d'identification du véhicule) : combinaison de 17 caractères (en général) composée de chiffres et de lettres (à l'exception des lettres I, O et Q), qui permet d'identifier la marque, le modèle, l'année et la cylindrée d'un véhicule.

RIV (rapport d'inspection de véhicule) : document délivré par un centre d'inspection des véhicules à la suite de l'inspection d'un véhicule, qui contient les renseignements

sur les émissions du véhicule ou l'équipement de sécurité et les normes de rendement recueillis à la date de délivrance du document.

Système d'inspection des véhicules : ensemble complet du matériel et des logiciels d'équipement d'inspection spécialisé qui permet à un CIV d'effectuer une inspection de sécurité.

Technicien : personne ayant suivi avec succès la formation dispensée par le ministère et qui est enregistrée auprès de ce dernier. Les techniciens qui effectuent uniquement des inspections des émissions, comme indiqué dans l'annexe 1 de la Directive, doivent réussir la formation en ligne sur les émissions approuvée par le directeur. Toutes les inspections de sécurité, énoncées dans les annexes 2 à 4 de la Directive, doivent être effectuées par des techniciens conformément à leur certificat de compétence émis par Métiers spécialisés Ontario, en vertu de la *Loi de 2021 ouvrant des perspectives dans les métiers spécialisés*, à l'exclusion des techniciens dont l'inscription a été refusée par le ministère ou dont l'inscription est expirée ou a été suspendue ou révoquée.

Tricycle à moteur : motocyclette qui

- a) est conçue pour rouler sur trois roues en contact avec le sol;
- b) comprend des sièges sur lesquels tous les occupants doivent s'asseoir à califourchon;
- c) n'a pas plus de quatre places assises désignées;
- d) a un poids nominal brut du fabricant de 1 000 kilogrammes ou moins;
- e) a un diamètre de jante minimum de 250 millimètres;
- f) a un empattement minimum de 1 016 millimètres;
- g) n'a pas de structure enfermant partiellement ou totalement le conducteur et le passager, à l'exception de la partie du véhicule située en avant du torse du conducteur et du dossier du siège; (« motor tricycle »).

Pour déterminer le nombre de roues à l'avant d'une motocyclette, deux roues sont considérées comme une seule roue si elles sont montées sur le même essieu et si la distance entre les centres de leurs surfaces de contact avec le sol est inférieure à 460 millimètres.

Vérificateur : membre du personnel du fournisseur chargé d'assurer la conformité du programme du fournisseur et d'examiner certains dossiers d'inspection pour déceler tout manquement à la Directive ou aux procédures normalisées d'exploitation dans les inspections réalisées par le CIV et les techniciens et dans tout ce qui a trait aux véhicules.

Annexe 4B – Liste des ressources

Services de l'InfoCentre

Services de l'InfoCentre au 1-833-420-2103 ou info@driveonportal.com

L'InfoCentre comprend une équipe de gens formés sur tous les aspects du programme InspectiON des véhicules. Toutes les demandes de renseignements des clients ou du public, comme les réimpressions de CIE et toutes les plaintes des clients, y compris les rapports sur les véhicules qui émettent de la fumée, auxquelles le personnel du CIV ne peut répondre, doivent être adressées à l'InfoCentre.

L'InfoCentre fournit également des renseignements sur les procédures d'agrément des CIV et des renseignements généraux sur le programme pour les CIV qui y adhèrent. Il est ouvert du lundi au vendredi, de 8 h à 18 h, ainsi que le samedi et le dimanche, de 9 h à 15 h.

Ligne d'assistance du Centre d'inspection des véhicules

Ligne d'assistance du Centre d'inspection des véhicules au 1-833-420-2110 ou VIC@driveonportal.com

Les CIV doivent utiliser ce numéro de téléphone, le courriel ou le clavardage pour la plupart de leurs problèmes courants. Il s'agit d'un service d'information technique gratuit destiné à aider les techniciens dans les domaines suivants :

- procédures opérationnelles normalisées;
- nouvel agrément d'un CIV;
- service de formation;
- problèmes de communication de l'équipement d'inspection;
- questions sur les renseignements bancaires pour le paiement des frais de test;
- verrouillage de l'équipement d'inspection.

Immatriculation des véhicules

Les propriétaires de véhicules qui ont des questions concernant l'immatriculation de leur véhicule ou qui ont besoin d'un numéro d'identification de véhicule (NIV) peuvent contacter ServiceOntario au 1-800-387-3445 ou se rendre dans l'un de ses bureaux.

Annexe 4C – Exemples de photographies d'inspection appropriées

Les techniciens doivent s'assurer que les photos d'inspection sont prises correctement. Une photo de qualité inadéquate (p. ex., floue) peut entraîner la prise de mesures contre le CIV. Le technicien doit prendre de nouvelles photos ou prendre des photos supplémentaires si la qualité des photos initiales est douteuse. Les photos doivent être claires, nettes et bien mises au point. Elles ne doivent comporter aucune ombre, aucun reflet et aucune trace de flash. Les renseignements saisis dans la tablette doivent correspondre à la mesure indiquée sur l'image de l'outil de mesure. Les photos doivent montrer l'instrument de mesure et l'élément mesuré, et permettre de voir clairement la mesure relevée.

Exigences relatives à la qualité des photos

Les photos d'inspection doivent être :

- claires, nettes et bien mises au point;
- exemptes d'ombres, de reflets ou de traces de flash.



Bonne photo



Mauvaise photo

Photo de l'étiquette de conformité

La photo doit comprendre :

- le NIV;
- le PNBV.



Bonne photo



Mauvaise photo

Arrière du véhicule

La photo doit comprendre :

- la marque;
- la plaque d'immatriculation (si elle est fixée).



Bonne photo



Mauvaise photo

Photo du tableau de bord du véhicule

La photo doit comprendre :

- l'odomètre.



Photo

Mesure de l'épaisseur du disque de frein

La photo doit comprendre :

- l'appareil de mesure de disque de frein approprié;
- la section du disque de frein mesurée.



Photo

Mesure de la jauge de profondeur;

La photo doit comprendre :

- la mesure de la jauge de profondeur;
- la plaquette de frein;
- le retrait de la plaquette de frein est facultatif pour obtenir une mesure.

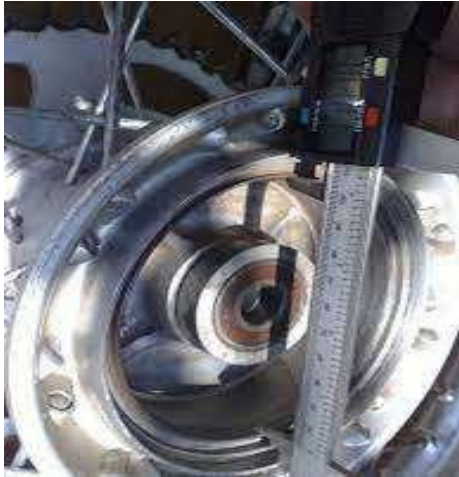


Photo

Mesure du diamètre du tambour de frein (lorsque la norme l'exige)

La photo doit comprendre :

- le tambour entier;
- l'appareil de mesure du diamètre intérieur et la lecture de la mesure;



Photo

Mesure du segment de frein (lorsque la norme l'exige)

La photo doit comprendre :

- le segment de frein (peut être mesuré sur la motocyclette ou non);
- la lecture de la mesure.

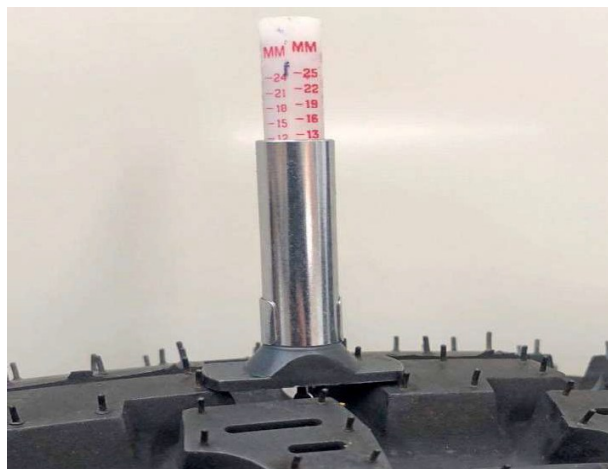


Photo

Mesure de la profondeur de la bande de roulement des pneus

La photo doit comprendre :

- la mesure de profondeur de la bande de roulement;
- les mesures doivent être saisies en unités métriques (c.-à-d. en millimètres).



Photo

Annexe 4D – Exigences en matière d’inspection et normes de fonctionnement des motocyclettes, à l’exception des motocyclettes munies de deux roues avant

Articles de l’annexe 4D

Article 1 – Carrosserie

Article 2 – Freins

Article 3 – Commandes du moteur et direction

Article 4 – Suspension, roues et pneus

Article 5 – Système électrique

Article 6 – Système d’éclairage

ARTICLE 1 – CARROSSERIE

1.1 La motocyclette doit avoir :

- a) si elle en a été munie à l’origine, des garde-boue solidement fixés et des repose-pieds utilisables pour le conducteur;
- b) des sièges qui sont tous solidement fixés de façon à demeurer réglés et en position;
- c) des composants qui sont tous solidement fixés et qui ne nuisent pas à l’utilisation sécuritaire de la motocyclette.

1.1.1 Nul tricycle à moteur ne doit avoir plus de places assises qu’il n’avait lors de sa fabrication.

1.1.2 Nul tricycle à moteur qui a été fabriqué, à l’origine, aux fins de la vente au Canada ne doit avoir plus de deux places assises, sauf si :

- a) d'une part, il avait plus de deux places assises lors de sa fabrication;
- b) d'autre part, il porte l'étiquette de conformité du fabricant émise en application de l'article 6 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada) précisant qu'il s'agit d'un véhicule de type « TRI » (tricycle à moteur).

1.1.3 Nul tricycle à moteur importé ne doit avoir plus de deux places assises, sauf si :

- c) d'une part, il avait plus de deux places assises lors de sa fabrication;
- d) d'autre part, il porte une étiquette de conformité ou une autre étiquette constituant une preuve de conformité comme le prévoit l'article 12 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada).

1.2 Dans le cas des motocyclettes fabriquées à compter du 1^{er} septembre 1974, la ou les béquilles doivent se replier automatiquement vers l'arrière et vers le haut si elles touchent le sol lorsque la motocyclette se déplace vers l'avant.

1.3 Aucune partie de la motocyclette ne doit avoir d'arêtes brisées, tordues ou vives en saillie qui présentent un risque pour les personnes ou les véhicules.

1.4 Les portes ou couvercles de compartiment doivent :

- e) être solidement fixés;
- f) fonctionner convenablement;
- g) être munis d'une serrure, d'un verrou ou d'un dispositif à ressort pouvant les maintenir fermés.

1.5 Aucun élément du cadre ne doit, lors d'une inspection visuelle, sembler tordu ou fissuré ni avoir des attaches desserrées ou manquantes qui pourraient diminuer la sécurité du véhicule ou nuire à sa manœuvrabilité.

1.6 Lorsqu'un composant du cadre a été réparé, il doit l'avoir été correctement.

1.7 Aucune garde installée à l'origine qui protège contre le contact avec la chaîne, la courroie ou un autre composant de transmission en mouvement ne doit manquer ni être mal fixée.

1.8 La chaîne, la courroie ou le pignon de chaîne entraîné ne doit pas être trop usé, endommagé ou desserré et aucune attache s'y rapportant ne doit manquer ni être desserrée, coupée ou endommagée.

1.9 La motocyclette doit être munie du nombre prescrit de rétroviseurs conformément au Code de la route et ceux-ci :

- a) doivent être solidement fixés et demeurer réglés;
- b) ne doivent être ni fissurés, ni brisés et leur tain ne doit pas être détérioré au point de réduire considérablement leur surface réfléchissante.

Un tricycle à moteur doit être conforme aux exigences prévues aux alinéas 1.9 a) et b) et muni d'au moins deux rétroviseurs conformes aux exigences énoncées dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 111 établie en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada).

1.10 Lorsque la motocyclette est munie d'un pare-brise :

- c) le pare-brise doit être solidement fixé au véhicule;
- d) le pare-brise ne doit pas être craquelé, obscurci, embué ou endommagé au point de troubler considérablement la vision du conducteur;
- e) les marques du fabricant inscrites sur le pare-brise doivent être les marques AS1, AS6 ou AS10;
- f) aucun dispositif qui gêne la vue du conducteur sur la voie publique ou à une intersection ne doit être installé sur le pare-brise.

1.11 Le système d'alimentation doit réunir les conditions suivantes :

- a) tous les supports et éléments de fixation requis doivent être solidement fixés;
- b) tous les bouchons de réservoir requis doivent être solidement vissés;
- c) il ne doit y avoir aucune fuite;
- d) les canalisations doivent être correctement dirigées afin de ne pas constituer un risque possible pour la sécurité.

1.12 Le tuyau d'échappement, le silencieux et le tuyau arrière doivent être entiers et solidement fixés.

1.13 Aucun composant du système d'échappement ne doit être situé trop près d'un composant combustible, du câblage, des canalisations du système d'alimentation ou des freins de la motocyclette de façon à les exposer à la détérioration par la chaleur, notamment à la carbonisation.

ARTICLE 2 - FREINS

2.1 Les canalisations ou les tubes hydrauliques ne doivent pas être entamés, étranglés, pincés, fissurés ou brisés, être installés de façon à frotter contre une partie de la motocyclette ni avoir des colliers ou des supports endommagés ou manquants.

2.2 Les canalisations, les tubes, les soupapes, les contacteurs ou les raccords hydrauliques ne doivent présenter aucun signe de fuite.

2.3 Le niveau du liquide pour freins hydrauliques des réservoirs ne doit pas être inférieur au niveau minimal indiqué par le fabricant ou, à défaut d'indications, aucun maître-cylindre ne doit être moins qu'à moitié rempli.

2.4 Dans le cas des motocyclettes munies de freins de service hydrauliques :

- a) la tige de poussée du maître-cylindre hydraulique doit être correctement réglée;

- b) chaque pédale ou levier de frein de service doit pouvoir supporter que soit exercée :
 - i. une force moyenne pendant 10 secondes sans déplacement dans la direction de la force exercée,
 - ii. une force importante sans parcourir plus de 80 % de sa course;
- c) s'il s'agit d'un véhicule fabriqué à compter du 1^{er} juillet 1981 qui est muni d'un système de frein de service partagé, le témoin lumineux de défektivité du dispositif de freinage de couleur rouge doit s'allumer lorsque, selon le cas :
 - i. le contacteur d'allumage est tourné de la position « OFF » à la position « ON » et s'éteindre lorsque le moteur est mis en marche,
 - ii. le contacteur d'allumage est tourné de la position « OFF » à la position « START » et s'éteindre lorsque le contacteur est tourné à la position « ON ».

2.4.1 Toute motocyclette doit être munie de deux systèmes de freinage de service qui s'actionnent indépendamment, l'un actionnant au moins les freins de la roue avant et l'autre actionnant au moins les freins de la roue arrière, sauf si la motocyclette, lors de sa fabrication, a été munie seulement d'un système de frein de service partagé au sens de la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 122 établie en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada), qui réunit les conditions suivantes :

- a) il satisfaisait aux exigences énoncées dans cette norme au moment de sa fabrication;
- b) il a un seul actionneur;
- c) il a été maintenu dans son état original.

2.5 Les composants mécaniques du dispositif du frein de service et du frein de stationnement montés à l'extérieur de la roue ne doivent avoir aucune pièce mécanique mal alignée, mal fixée, trop usée, brisée, coincée, grippée, manquante, dénudée ou désaccouplée.

2.5.1 Dans le cas d'un tricycle à moteur muni à l'origine d'un système de freinage antiblocage, ce système, notamment les parties conçues pour aviser le conducteur de l'état du système ou l'avertir d'une défectuosité, ne doit présenter aucun signe de défectuosité.

2.6 Lorsqu'une force moyenne est exercée sur une commande de frein, celle-ci ne doit pas parcourir plus de 80 % de sa course.

2.7 Lorsque les freins de service sont correctement réglés, le système du frein de service doit être vérifié en arrêtant la motocyclette sur une surface revêtue relativement plane, sèche, lisse et libre de tout matériau étranger et, à une vitesse minimale de 30 kilomètres à l'heure, en exerçant une force importante sur la pédale ou, le cas échéant, sur la pédale et le levier :

- a) la motocyclette doit s'immobiliser totalement sur une distance d'au plus sept mètres;
- b) tous les composants doivent être en bon état;
- c) chaque frein de roue doit se desserrer dès que la force n'est plus exercée sur la commande.

2.7.1 Chaque tricycle à moteur doit être muni d'un frein de stationnement.

2.8 Lorsqu'il est correctement réglé, le frein de stationnement doit être vérifié en appliquant à fond et en relâchant la commande et en s'assurant de ce qui suit :

- a) le frein, une fois appliqué à fond et maintenu en position sans l'aide d'aucune force exercée sur le levier ou la pédale, maintient la motocyclette dans une position stationnaire pendant que le moteur, tournant au ralenti, est mis pour

quelques secondes en marche arrière puis, en petite vitesse, en marche avant;

- b) le frein se desserre complètement lorsque la commande de desserrement est actionnée.

2.9 Si, en faisant tourner chaque roue sur laquelle un frein agit et, pendant qu'elle tourne, en appliquant le frein, des signes visuels ou sonores de l'existence possible d'un défaut sont présents, mais que celui-ci ne peut être corrigé sans retirer le tambour de frein ou un autre composant, le tambour ou le composant doit être retiré.

2.10 Pour un frein de base, lorsqu'un tambour de frein ou un autre composant a été retiré en application du paragraphe 2.9 et, dans les autres cas, lorsque les points visés aux alinéas a) à p) peuvent être vérifiés sans démonter la roue :

- a) aucune pièce mécanique ou structurelle ne doit être mal alignée, très usée, trop rayée, fissurée, brisée, coincée, grippée, désaccouplée ou mal fixée;
- b) aucune bague de retenue ne doit manquer ni présenter de fuites
- c) aucune garniture collée ne doit mesurer moins de 1,5 millimètre d'épaisseur en son point le plus mince;
- d) la surface de la garniture rivetée ne doit pas être plus près de la tête de rivet que la dimension précisée par le fabricant du véhicule et, en aucun cas, être inférieure à 0,8 millimètre;
- e) aucune garniture de frein à disque ne doit être usée au point qu'un indicateur d'usure touche le rotor;
- f) les garnitures de frein ne doivent être ni brisées ni desserrées de leur segment ou de leur plaquette;
- g) les garnitures de frein ne doivent présenter aucun signe de contamination pouvant réduire l'efficacité du freinage;

- h) les cylindres de freins hydrauliques ne doivent présenter aucun signe de fuite;
- i) les pistons des freins hydrauliques doivent se déplacer lorsqu'une force modérée est exercée sur la commande de frein;
- j) tous les freins doivent être réglés pour laisser un jeu minimal entre les garnitures et les tambours sans frottement des freins;
- k) le diamètre intérieur des tambours ne doit pas être supérieur à la dimension gravée sur le tambour ou, en l'absence d'une telle dimension gravée, à la limite d'usure prévue par le fabricant du véhicule;
- l) l'épaisseur des rotors ne doit pas être inférieure à la dimension gravée sur le rotor ou, en l'absence d'une telle dimension gravée, à la limite d'usure prévue par le fabricant de la motocyclette;
- m) les ailettes de refroidissement des disques ventilés ne doivent pas être brisées ni présenter de fissures apparentes;
- n) la surface de frottement des tambours ou des rotors ne doit présenter aucune fissure externe, autre que des fissures normales dues à la chaleur, s'étendant jusqu'au bord extérieur du tambour ou du disque;
- o) la surface de frottement des tambours ou des rotors ne doit présenter aucun dommage mécanique autre que celui attribuable à l'usure normale;
- p) dans le cas d'un tricycle à moteur muni à l'origine de capteurs de vitesse ou de dispositifs similaires, aucun capteur de vitesse ou dispositif similaire ne doit manquer ni être trop usé ou endommagé.

ARTICLE 3 – COMMANDES DU MOTEUR ET DIRECTION

3.1 Le système de commande des gaz doit être entièrement inspecté et vérifié pendant que le moteur tourne, que la motocyclette est stationnaire et que la transmission est au point mort, notamment quant aux points suivants :

- a) la vitesse du moteur doit retomber au ralenti dès que la commande des gaz à retour à ressort est relâchée;
- b) lorsque la motocyclette a été munie à l'origine d'un dispositif supplémentaire d'arrêt du moteur, le moteur doit arrêter de tourner au ralenti et demeurer arrêté lorsque le dispositif est actionné;
- c) la vitesse du moteur ne doit pas varier avec le mouvement de la direction d'une butée à l'autre;
- d) dans le cas d'un tricycle à moteur muni à l'origine d'un système électronique de contrôle de la stabilité, le système ne doit pas manquer et ne doit présenter aucun signe de défectuosité.

3.2 Aucune partie du système de direction ne doit être tordue, brisée, desserrée, usée ni avoir des pièces manquantes de façon à nuire à la manœuvrabilité sécuritaire du véhicule, notamment quant aux points suivants :

- a) la colonne de direction ne doit pas être desserrée de son support sur le cadre;
- b) les boulons et les écrous requis doivent être solidement vissés;
- c) les roulements sur lesquels le jeu de direction tourne ne doivent révéler aucune usure excessive ni aucun dommage excessif lorsque la direction est tournée d'une butée à l'autre, ni être mal réglés au point de causer un coincement ou un jeu excessif;

- d) le guidon ne doit être ni desserré ni endommagé au point de gêner l'utilisation sécuritaire de la motocyclette;
- e) aucune partie du guidon ne doit se trouver à plus de 380 millimètres au-dessus de la partie la plus haute du siège du conducteur lorsque ce siège est abaissé par le poids du conducteur.

ARTICLE 4 – SUSPENSION, ROUES ET PNEUS

4.1 Les ressorts avant et arrière, les amortisseurs, les bras oscillants, leurs supports et les éléments de fixation de ceux-ci ne doivent pas être desserrés, tordus, fissurés, brisés, trop usés, désaccouplés ou manquants.

4.2 Le bon alignement du bras oscillant et des fourches de la motocyclette doit être confirmé par une inspection visuelle et l'alignement des roues ne doit pas être irrégulier au point de nuire à la maîtrise du véhicule.

4.3 L'épaisseur de la bande de roulement, les défauts de la bande de roulement et des flancs, les nouvelles rainures, la dimension et l'usage de chaque pneu doivent être inspectés, notamment quant aux points suivants :

- a) aucun pneu ne doit être usé à un point tel qu'en trois points équidistants de sa circonférence, dans une rainure principale, selon le cas :
 - i. l'indicateur d'usure de la bande de roulement touche la chaussée,
 - ii. l'épaisseur de la bande de roulement est inférieure à 1,5 millimètre;
- b) les pneus ne doivent avoir aucun câblé exposé;
- c) les pneus ne doivent avoir, dans la bande de roulement ou les flancs, aucune coupure ou déchirure qui expose le câblé;
- d) les pneus ne doivent pas présenter de bosses, de renflements ni de nœuds anormaux observables;

- e) aucun pneu ne doit être rainuré de nouveau ou refaçoné au-delà de la profondeur des rainures gravées à l'origine;
- f) aucun pneu ne doit être de dimension inférieure à la dimension minimale indiquée par le fabricant de la motocyclette ni de dimension supérieure à la dimension normale au point d'entrer en contact avec un composant du véhicule et de nuire ainsi à l'utilisation sécuritaire du véhicule;
- g) aucun véhicule ne doit être muni de pneus qui, selon le cas :
 - i. portent les mots « not for highway use », « farm use only », « competition circuit use only » ou une mention ou un lettrage indiquant que le pneu n'est pas conçu pour être utilisé sur la voie publique,
 - ii. portent les lettres « SL », « NHS » ou « TG » après la désignation du pneu.

4.4 Les roulements de roue doivent être vérifiés en faisant tourner chaque roue et ils ne doivent pas :

- a) présenter de signes d'usure excessive ou d'endommagement excessif;
- b) être mal réglés au point de causer un coincement ou un jeu excessif.

4.5 Les fixations des roues ne doivent pas être desserrées, manquantes, endommagées, brisées, désassorties ou insuffisamment vissées.

4.6 Les roues ne doivent présenter aucune fissure observable ni aucun trou de boulon ovalisé ou signe de réparation par soudure ni être faussées ou endommagées au point de nuire à l'utilisation sécuritaire de la motocyclette.

4.7 Aucun rayon de roue ne doit manquer ni être brisé ou visiblement desserré.

ARTICLE 5 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE

5.1 L'avertisseur doit être solidement fixé à son support et fonctionner correctement.

5.2 Le contacteur de sécurité de démarrage au point mort, si un tel contacteur a été installé à l'origine, ne doit pas être retiré et doit fonctionner de la façon spécifiée par le fabricant. Le témoin lumineux de point mort ne doit s'allumer qu'au point mort.

ARTICLE 6 – SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

6.1 Les feux et les réflecteurs prescrits par le *Code de la route* et ses règlements doivent être inspectés et vérifiés, notamment quant aux points suivants :

- a) tous les filaments des feux sur un circuit doivent s'allumer lorsque le commutateur est placé en position « ON » et tous les témoins lumineux doivent fonctionner correctement;
- b) le fonctionnement d'un circuit d'éclairage ne doit pas perturber celui des autres circuits;
- c) les lentilles et les rétroreflecteurs doivent être installés correctement et ne doivent pas être décolorés ni manquer en totalité ou en partie;
- d) les feux et les réflecteurs doivent être solidement fixés au véhicule et aucun ne doit manquer;
- e) les feux clignotants et le clignoteur doivent être en bon état;
- f) le feu de freinage doit s'allumer lorsque la commande est actionnée;
- g) aucun phare ne doit être enduit ou recouvert d'un matériau teinté, sauf dans la mesure permise par l'article 4.1 du Règlement 596 des Règlements refondus de l'Ontario de 1990;
- h) aucun phare ne doit être modifié au point de réduire la zone effective d'éclairage de la lentille ou l'intensité du faisceau du phare;
- i) les volets de phares ou les phares escamotables doivent s'articuler totalement ou être bloqués en position ouverte;

- j) les lentilles et les feux ne doivent pas porter la mention « not for highway use » ni de mention similaire.

6.2 Les phares, les feux arrière et les feux de la plaque d'immatriculation des motocyclettes fabriquées à compter du 1^{er} janvier 1975 doivent être constamment allumés lorsque le moteur tourne et qu'une vitesse avant est engagée.

6.3 Les phares et les commutateurs de phares doivent être inspectés et vérifiés et, sur une surface plane, après que les pneus visiblement dégonflés ont été correctement regonflés, l'alignement des faisceaux de route doit être inspecté pendant qu'une personne est assise sur le siège du conducteur et que la fourche avant est placée en position droite vers l'avant, notamment quant aux points suivants :

- a) les phares doivent être solidement fixés et les lentilles ne doivent être ni fissurées ni brisées;
- b) les commutateurs de phares doivent fonctionner;
- c) le centre de la zone d'intensité maximale du faisceau ne doit pas se trouver :
 - i. à plus de 100 millimètres au-dessus ou au-dessous de la ligne horizontale passant au centre du phare,
 - ii. à plus de 200 millimètres à gauche ou à droite de la ligne verticale passant au centre du phare, lorsqu'il est mesuré sur un écran placé à huit mètres devant le phare ou à l'aide d'un appareil de vérification des phares.

6.4 En plus des feux et des réflecteurs dont le présent article exige l'inspection, les tricycles à moteur doivent être munis de ce qui suit :

- a) deux feux de stationnement ou réflecteurs blancs ou jaunes qui projettent vers l'avant et qui sont placés à la partie la plus large du véhicule, aussi éloignés que possible l'un de l'autre, afin d'indiquer la largeur;

- b) deux réflecteurs rouges qui projettent vers l'arrière et qui sont placés à la partie la plus large du véhicule, aussi éloignés que possible l'un de l'autre, afin d'indiquer la largeur.

6.5 Les feux et les réflecteurs visés aux alinéas 6.4a) et b) doivent être inspectés et vérifiés conformément au paragraphe 6.1.

6.6 L'article 8 de l'[annexe 4E](#), et non le présent article, s'applique à tout tricycle à moteur qui porte l'étiquette de conformité du fabricant émise en application de l'article 6 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada) et précisant qu'il s'agit d'un véhicule de type « TRI » (tricycle à moteur).

ANNEXE 4E – Exigences en matière d’inspection et normes de fonctionnement des tricycles à moteur munis de deux roues avant

Articles de l’annexe 4E

Article 1 – Adoption des normes fédérales

Article 2 – Carrosserie

Article 3 – Freins

Article 4 – Commandes du moteur et direction

Article 5 – Suspension

Article 6 – Roues et pneus

Article 7 – Système électrique

Article 8 – Système d’éclairage

ARTICLE 1 – ADOPTION DES NORMES FÉDÉRALES

1.1 Tout tricycle à moteur qui a été fabriqué, à l’origine, aux fins de la vente au Canada porte l’étiquette de conformité du fabricant émise en application de l’article 6 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada) et précisant qu’il s’agit d’un véhicule de type « TRI » (tricycle à moteur).

1.2 Tout tricycle à moteur importé doit avoir été fabriqué à l’origine comme tricycle à moteur et doit porter une étiquette de conformité ou une autre étiquette constituant une preuve de conformité comme le prévoit l’article 12 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada).

1.3 Le tricycle à moteur visé aux paragraphes (1) et (2) ne doit pas être modifié de façon à ne plus être conforme aux normes réglementaires applicables lors de sa fabrication ou de son importation.

ARTICLE 2 – CARROSSERIE

2.1 Le tricycle à moteur doit avoir :

- a) des repose-pieds solidement fixés et utilisables à chaque poste;
- b) s'il en a été muni à l'origine, des ailes et des garde-boue solidement fixés;
- c) tous ses sièges solidement fixés de façon qu'ils demeurent réglés et en position;
- d) un nombre de sièges qui n'est pas supérieur au nombre qu'il avait lors de sa fabrication;
- e) tous ses composants solidement fixés et ne nuisant pas à l'utilisation sécuritaire du tricycle à moteur.

2.2 Aucune partie du tricycle à moteur ne doit avoir d'arêtes brisées, tordues ou vives en saillie qui présentent un risque pour les personnes ou les véhicules.

2.3 Les portes ou couvercles de compartiment doivent :

- a) être solidement fixés;
- b) fonctionner convenablement;
- c) être munis d'une serrure, d'un verrou ou d'un dispositif à ressort pouvant les maintenir fermés.

2.4 Aucun élément du cadre ne doit, lors d'une inspection visuelle, sembler tordu ou fissuré ni avoir des attaches desserrées ou manquantes qui pourraient diminuer la sécurité du véhicule ou nuire à sa manœuvrabilité.

2.5 Lorsqu'un composant du cadre a été réparé, il doit l'avoir été correctement.

2.6 Aucune garde installée à l'origine qui protège contre le contact avec la chaîne, la courroie ou un autre composant de transmission en mouvement ne doit manquer ni être mal fixée.

2.7 La chaîne, la courroie ou le pignon de chaîne entraîné ne doit pas être trop usé, endommagé ou desserré et aucune attache s'y rapportant ne doit manquer ni être desserrée, coupée ou endommagée.

2.8 Le tricycle à moteur doit être muni d'au moins deux rétroviseurs qui sont conformes aux exigences énoncées dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 111 établie en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada) et qui réunissent les conditions suivantes :

- a) ils sont solidement fixés et demeurent réglés;
- b) ils ne sont ni fissurés, ni brisés et leur tain ne doit pas être détérioré au point de réduire considérablement la surface réfléchissante.

2.9 Lorsque le tricycle à moteur est muni d'un pare-brise :

- a) le pare-brise doit être solidement fixé au véhicule;
- b) le pare-brise ne doit pas être craquelé, obscurci, embué ou endommagé au point de troubler considérablement la vision du conducteur;
- c) les marques du fabricant inscrites sur le pare-brise doivent être les marques AS1, AS6 ou AS10;
- d) aucun dispositif qui gêne la vue du conducteur sur la voie publique ou à une intersection ne doit être installé sur le pare-brise.

2.10 Le système d'alimentation doit réunir les conditions suivantes :

- a) tous les supports et éléments de fixation requis doivent être solidement fixés;
- b) tous les bouchons de réservoir requis doivent être solidement vissés;

- c) il ne doit y avoir aucune fuite;
- d) les canalisations doivent être correctement dirigées afin de ne pas constituer un risque possible pour la sécurité.

2.11 Le tuyau d'échappement, le silencieux et le tuyau arrière doivent être entiers et solidement fixés.

2.12 Aucun composant du système d'échappement ne doit être situé trop près d'un composant combustible, du câblage, des canalisations du système d'alimentation ou des freins du tricycle à moteur de façon à les exposer à la détérioration par la chaleur, notamment à la carbonisation.

ARTICLE 3 – FREINS

3.1 Les canalisations ou les tubes hydrauliques ne doivent pas être entamés, étranglés, pincés, fissurés ou brisés, être installés de façon à frotter contre une partie du tricycle à moteur ni avoir des colliers ou des supports endommagés ou manquants.

3.2 Les canalisations, les tubes, les soupapes, les contacteurs ou les raccords hydrauliques ne doivent présenter aucun signe de fuite.

3.3 Le niveau du liquide pour freins hydrauliques des réservoirs ne doit pas être inférieur au niveau minimal indiqué par le fabricant ou, à défaut d'indications, aucun maître-cylindre ne doit être moins qu'à moitié rempli.

3.4 Toute motocyclette doit être munie de deux systèmes de freinage de service qui s'actionnent indépendamment, l'un actionnant au moins les freins de la roue avant et l'autre actionnant au moins les freins de la roue arrière, sauf si la motocyclette, lors de sa fabrication, a été munie seulement d'un système de frein de service partagé au sens de la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 122 établie en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada), qui réunit les conditions suivantes :

- a) il satisfaisait aux exigences énoncées dans cette norme au moment de sa fabrication;
- b) il a un seul actionneur;
- c) il a été maintenu dans son état original.

3.5 Dans le cas d'un tricycle à moteur muni de freins de service hydrauliques :

- a) la tige de poussée du maître-cylindre hydraulique doit être correctement réglée;
- b) chaque pédale ou levier de frein de service doit pouvoir supporter que soit exercée :
 - i. une force moyenne pendant 10 secondes sans déplacement dans la direction de la force exercée,
 - ii. une force importante sans parcourir plus de 80 % de sa course;
- c) s'il s'agit d'un véhicule muni d'un système de frein de service partagé, il doit avoir un témoin lumineux de défectuosité du dispositif de freinage de couleur rouge qui, selon le cas :
 - i. s'allume lorsque le contacteur d'allumage est tourné de la position « OFF » à la position « ON » et s'éteint lorsque le moteur est mis en marche,
 - ii. s'allume lorsque le contacteur d'allumage est tourné de la position « OFF » à la position « START » et s'éteint lorsque le contacteur est tourné à la position « ON ».

3.6 Les composants mécaniques du dispositif du frein de service et du frein de stationnement montés à l'extérieur de la roue ne doivent avoir aucune pièce mécanique mal alignée, mal fixée, trop usée, brisée, coincée, grippée, manquante, dénudée ou désaccouplée.

3.7 Si le tricycle à moteur a été muni à l'origine d'un système de freinage antiblocage, ce système, notamment les parties conçues pour aviser le conducteur de l'état du système ou l'avertir d'une défectuosité, ne doit présenter aucun signe de défectuosité.

3.8 Lorsqu'une force moyenne est exercée sur une commande de frein, celle-ci ne doit pas parcourir plus de 80 % de sa course.

3.9 Lorsque les freins de service sont correctement réglés, le système du frein de service doit être vérifié en arrêtant le tricycle à moteur sur une surface revêtue relativement plane, sèche, lisse et libre de tout matériau détaché et, à une vitesse minimale de 30 kilomètres à l'heure, en exerçant une force importante sur la pédale ou, le cas échéant, sur la pédale et le levier :

- a) la motocyclette doit s'immobiliser totalement sur une distance de tout au plus 5,8 mètres;
- b) tous les composants doivent être en bon état;
- c) chaque frein de roue doit se desserrer dès que la force n'est plus exercée sur la commande.

3.10 Tout tricycle à moteur doit être muni d'un frein de stationnement qui, lorsqu'il est correctement réglé, doit être vérifié en appliquant à fond et en relâchant la commande et en s'assurant de ce qui suit :

- a) le frein, une fois appliqué à fond et maintenu en position sans l'aide d'aucune force exercée sur le levier ou la pédale, maintient le tricycle à moteur dans une position stationnaire pendant que le moteur, tournant au ralenti, est mis pendant quelques secondes en marche arrière puis, en petite vitesse, en marche avant;
- b) le frein se desserre complètement lorsque la commande de desserrement est actionnée.

3.11 Si, en faisant tourner chaque roue sur laquelle un frein agit et, pendant qu'elle tourne, en appliquant le frein, des signes visuels ou sonores de l'existence possible d'un défaut sont présents, mais que celui-ci ne peut être corrigé sans retirer le tambour de frein ou un autre composant, le tambour ou le composant doit être retiré.

3.12 Pour un frein de base, lorsqu'un tambour de frein ou un autre composant a été retiré en application du paragraphe 3.11 et, dans les autres cas, lorsque les points visés aux alinéas a) à q) peuvent être vérifiés sans démonter la roue :

- a) aucune pièce mécanique ou structurelle ne doit être mal alignée, très usée, trop rayée, fissurée, brisée, coincée, grippée, désaccouplée ou mal fixée;
- b) aucune bague de retenue ne doit manquer ni présenter de fuites;
- c) aucune garniture collée ne doit mesurer moins de 1,5 millimètre d'épaisseur en son point le plus mince;
- d) la surface de la garniture rivetée ne doit pas être plus près de la tête de rivet que la dimension précisée par le fabricant du véhicule et, en aucun cas, être inférieure à 0,8 millimètre;
- e) aucune garniture de frein à disque ne doit être usée au point qu'un indicateur d'usure touche le rotor;
- f) les garnitures de frein ne doivent être ni brisées ni desserrées de leur segment ou de leur plaquette;
- g) les garnitures de frein ne doivent présenter aucun signe de contamination pouvant réduire l'efficacité du freinage;
- h) les cylindres de freins hydrauliques ne doivent présenter aucun signe de fuite;
- i) les pistons des freins hydrauliques doivent se déplacer lorsqu'une force modérée est exercée sur la commande de frein;

- j) tous les freins doivent être réglés pour laisser un jeu minimal entre les garnitures et les tambours sans frottement des freins;
- k) le diamètre intérieur des tambours ne doit pas être supérieur à la dimension gravée sur le tambour ou, en l'absence d'une telle dimension gravée, à la limite d'usure prévue par le fabricant du véhicule;
- l) l'épaisseur des rotors ne doit pas être inférieure à la dimension gravée sur le rotor ou, en l'absence d'une telle dimension gravée, à la limite d'usure prévue par le fabricant de la motocyclette;
- m) les ailettes de refroidissement des disques ventilés ne doivent pas être brisées ni présenter de fissures apparentes;
- n) la surface de frottement des tambours ou des rotors ne doit présenter aucune fissure externe, autre que des fissures normales dues à la chaleur, s'étendant jusqu'au bord extérieur du tambour ou du disque;
- o) la surface de frottement des tambours ou des rotors ne doit présenter aucun dommage mécanique autre que celui attribuable à l'usure normale;
- p) dans le cas d'un tricycle à moteur muni à l'origine de capteurs de vitesse ou de dispositifs similaires, aucun capteur de vitesse ou dispositif similaire ne doit manquer ni être trop usé ou endommagé;
- q) aucun des composants originaux du frein de base ne doit avoir été enlevé, modifié ou remplacé au point où son efficacité est réduite.

3.13 Aucune des commandes originales du système de freinage, y compris les commandes du système de freinage antiblocage, ne doit avoir été enlevée, modifiée ou remplacée d'une façon qui en réduirait l'efficacité.

ARTICLE 4 - COMMANDES DU MOTEUR ET DIRECTION

4.1 Le système de commande des gaz doit être entièrement inspecté et vérifié pendant que le moteur tourne, que le tricycle à moteur est stationnaire et que la transmission est au point mort, notamment quant aux points suivants :

- a) la vitesse du moteur doit retomber au ralenti dès que la commande des gaz à retour à ressort est relâchée;
- b) le tricycle à moteur doit être muni d'un dispositif supplémentaire d'arrêt du moteur et le moteur doit arrêter et demeurer arrêté lorsque le dispositif est actionné;
- c) la vitesse du moteur ne doit pas varier avec le mouvement de la direction d'une butée à l'autre;
- d) dans le cas d'un tricycle à moteur muni à l'origine d'un système électronique de contrôle de la stabilité, le système ne doit pas manquer et ne doit présenter aucun signe de défectuosité.

4.2 Dans le cas d'une servodirection, la courroie d'entraînement de la pompe, le niveau de liquide dans le réservoir, tous les composants électriques du système d'alimentation et le fonctionnement du système doivent être inspectés, notamment quant aux points suivants :

- a) la courroie d'entraînement de la pompe doit être maintenue à la bonne tension et ne doit pas être manquante ni être coupée, effilochée ou trop usée;
- b) le liquide dans le réservoir ne doit pas être inférieur au niveau minimal indiqué par le fabricant du véhicule;
- c) la servodirection, pendant que le moteur tourne :
 - iii. doit fonctionner correctement,

- iv. ne doit présenter aucun problème de fuites excessives du système hydraulique.

4.3 La colonne de direction, les autres composants de la direction et les guidons doivent être inspectés et vérifiés, notamment quant aux points suivants :

- a) ils doivent être solidement fixés au châssis et à la carrosserie;
- b) aucun boulon ou écrou ne doit être manquant ni être desserré;
- c) les accouplements et les cannelures de l'arbre de direction ne doivent présenter aucun jeu excessif;
- d) le mécanisme de la colonne de direction à absorption d'énergie, si le véhicule en est muni, ne doit présenter aucun dommage observable ayant pour effet de réduire son efficacité;
- e) aucune partie du guidon ne doit se trouver à plus de 380 millimètres au-dessus de la partie la plus haute du siège du conducteur lorsque ce siège est abaissé par le poids du conducteur.

4.4 Pendant que toutes les roues sont au sol et que les roues avant sont en position droite, le réglage du parallélisme doit être inspecté et les roues ne doivent présenter aucun défaut de parallélisme évident.

4.5 Le jeu de la direction doit être vérifié pendant que les roues avant sont au sol et en position droite et, dans le cas d'un véhicule muni d'une servodirection, pendant que le moteur tourne. Ni les guidons ni la jante du volant ne doivent présenter de jeu lorsque les roues avant sont stationnaires, sauf dans la mesure que permettent les spécifications du fabricant.

4.6 Les articulations de la timonerie de la direction doivent être examinées et aucune ne doit présenter de jeu excessif.

4.7 Le jeu de la direction doit être vérifié pendant que les roues avant sont au sol et, dans le cas d'un véhicule muni d'une servodirection, pendant que le moteur tourne. Aucune interférence ni raideur ne doit être ressentie lorsque les roues sont braquées à fond de l'extrême droite à l'extrême gauche et de nouveau à l'extrême droite.

4.8 Pendant que l'avant du véhicule est levé du sol et que le véhicule est soutenu de façon à permettre à la timonerie de la direction de prendre sa position normale, l'état, l'usure et le réglage de la timonerie de la direction doivent être inspectés et vérifiés, notamment quant aux points suivants :

- a) le déplacement sur un axe vertical de chaque roue avant, effectué tout en évitant de faire bouger l'autre roue avant, ne doit pas être supérieur à :
 - v. six millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre 16 ou moins,
 - vi. neuf millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre supérieur à 16 et d'au plus 18,
 - vii. 12 millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre supérieur à 18, mesuré à partir du point le plus à l'avant ou à l'arrière de la bande de roulement du pneu;
- b) aucune pièce du système de la timonerie de la direction ne doit être endommagée, réparée ou modifiée d'une façon qui affaiblirait sensiblement le système de la timonerie ou réduirait sensiblement la manœuvrabilité du véhicule;
- c) aucun écrou, aucun boulon ni aucune goupille ne doit manquer ni être trop usé ou desserré.

ARTICLE 5 – SUSPENSION

5.1 Pendant que le véhicule est levé du sol de façon que les articulations de la suspension ne soient pas sollicitées, l'état et l'usure des axes d'articulation des bras de

suspension, des chevilles ouvrières, des roulements de roue, des paliers d'essieu et des rotules, à l'exception des rotules avec indicateur d'usure, doivent être inspectés, notamment quant aux points suivants :

- a) les rotules sans rôle porteur ne doivent présenter aucun jeu perceptible, sauf dans la mesure que le permettent les spécifications du fabricant;
- b) le jeu des rotules ayant un rôle porteur ne doit pas être supérieur à celui indiqué par le fabricant du véhicule;
- c) dans le cas des chevilles ouvrières, le déplacement sur un axe horizontal des roues avant ne doit pas être supérieur à :
 - i. six millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre 16 ou moins,
 - ii. neuf millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre supérieur à 16 et d'au plus 18,
 - iii. 12 millimètres, dans le cas d'un pneu d'un diamètre de calibre supérieur à 18, mesuré à partir du point le plus élevé ou le plus bas de la bande de roulement du pneu;
- d) les axes d'articulation des bras de suspension ne doivent présenter aucun jeu excessif.

5.2 L'inspection des rotules avec indicateur d'usure doit s'effectuer lorsque les rotules sont sollicitées avec les roues au sol et aucune ne doit présenter une usure excessive.

5.3 L'état et l'usure des composants d'un système de jambes de force doivent être inspectés pendant que l'avant du véhicule est levé du sol et que le véhicule est soutenu de façon à permettre à la suspension de prendre sa position normale. Le déplacement sur un axe horizontal des roues avant, mesuré à partir du point le plus élevé ou le plus bas de la bande de roulement du pneu, ne doit pas être supérieur à cinq millimètres.

5.4 Les ressorts avant et arrière, les jumelles de ressort, les brides à écrou, les brides centrales, les barres de réaction, les bras de suspension, les amortisseurs, les palonniers, les barres stabilisatrices, leurs supports et les éléments de fixation de ceux-ci doivent être inspectés. Aucun d'entre eux ne doit être desserré, tordu, fissuré, brisé, détaché, perforé par la corrosion ou manquant.

5.5 Le parallélisme de la roue arrière doit être inspecté et l'alignement de cette roue ne doit pas être irrégulier au point de nuire à la maîtrise du véhicule.

5.6 Le système de suspension pneumatique, si le véhicule en est muni, doit être inspecté et vérifié lorsque l'air dans le système de suspension est à sa pression normale, notamment quant aux points suivants :

- a) il ne doit présenter aucune fuite;
- b) la carrosserie et le châssis du véhicule doivent être supportés de façon à ne pas entrer en contact avec les essieux et doivent sembler de niveau.

ARTICLE 6 – ROUES ET PNEUS

6.1 L'épaisseur de la bande de roulement, les défauts de la bande de roulement et des flancs, les nouvelles rainures, la dimension et l'usage de chaque pneu doivent être inspectés, notamment quant aux points suivants :

- a) aucun pneu ne doit être usé à un point tel qu'en trois points équidistants de sa circonférence, dans une rainure principale, selon le cas :
 - i. l'indicateur d'usure de la bande de roulement touche la chaussée,
 - ii. l'épaisseur de la bande de roulement est inférieure à 1,5 millimètre;
- b) les pneus ne doivent avoir aucun câblé exposé;
- c) les pneus ne doivent avoir, dans la bande de roulement ou les flancs, aucune coupure ou déchirure qui expose le câblé;

- d) les pneus ne doivent pas présenter de bosses, de renflements ni de nœuds anormaux observables;
- e) aucun pneu ne doit être rainuré de nouveau ou refaçoné au-delà de la profondeur des rainures gravées à l'origine;
- f) aucun pneu ne doit être de dimension inférieure à la dimension minimale indiquée par le fabricant du tricycle à moteur ni de dimension supérieure à la dimension normale au point d'entrer en contact avec un composant du véhicule et de nuire ainsi à l'utilisation sécuritaire du véhicule;
- g) aucun véhicule ne doit être muni de pneus qui, selon le cas :
 - i. portent les mots « not for highway use », « farm use only », « competition circuit use only » ou une mention ou un lettrage indiquant que le pneu n'est pas conçu pour être utilisé sur la voie publique,
 - ii. portent les lettres « SL », « NHS » ou « TG » après la désignation du pneu;
- h) aucun véhicule ne doit être muni de pneus qui ne sont pas destinés à être utilisés sur un tricycle à moteur.

6.2 Les roulements de roue doivent être vérifiés en faisant tourner chaque roue et ils ne doivent pas :

- a) présenter de signes d'usure excessive ou d'endommagement excessif;
- b) être mal réglés au point de causer un coincement ou un jeu excessif.

6.3 Les fixations des roues ne doivent pas être desserrées, manquantes, endommagées, brisées, désassorties ou insuffisamment vissées.

6.4 Les roues ne doivent présenter aucune fissure observable ni aucun trou de boulon ovalisé ou signe de réparation par soudure ni être faussées ou endommagées au point de nuire à l'utilisation sécuritaire de la motocyclette.

6.5 Aucun rayon de roue ne doit manquer ni être brisé ou visiblement desserré.

ARTICLE 7 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE

7.1 L'avertisseur doit être solidement fixé à son support et fonctionner correctement.

7.2 Le contacteur de sécurité de démarrage au point mort, si un tel contacteur a été installé à l'origine, ne doit pas être retiré et doit fonctionner de la façon spécifiée par le fabricant. Le témoin lumineux de point mort ne doit s'allumer qu'au point mort.

7.3 L'indicateur de vitesse et le compteur kilométrique doivent être vérifiés en conduisant le véhicule et doivent être en bon état.

7.4 La tension de la batterie et le système de charge doivent être vérifiés et doivent être dans les limites des spécifications du fabricant.

ARTICLE 8 – SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

8.1 Au minimum, le tricycle à moteur doit être muni de ce qui suit :

- a) un phare à l'avant;
- b) deux feux arrière rouges;
- c) deux feux d'arrêt rouges à l'arrière;
- d) un feu blanc de la plaque d'immatriculation à l'arrière;
- e) deux feux de stationnement blancs ou jaunes à l'avant;
- f) un rétroreflecteur rouge à l'arrière, un rétroreflecteur rouge de chaque côté vers l'arrière et un rétroreflecteur jaune de chaque côté vers l'avant;
- g) un feu clignotant jaune à l'avant ou près de l'avant de chaque côté, et un feu clignotant rouge ou jaune à l'arrière ou près de l'arrière de chaque côté.

8.2 Les phares, les feux et les réflecteurs visés au paragraphe (1) doivent être conformes aux normes énoncées dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles

du Canada 108 établie en vertu du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada).

8.3 En plus des phares, des feux et des réflecteurs qu'exige le paragraphe (1), le tricycle à moteur doit être muni de deux réflecteurs rouges qui projettent vers l'arrière et qui sont placés à la partie la plus large du véhicule, aussi éloignés l'un de l'autre que pratiquement possible, afin d'indiquer la largeur.

8.4 Les phares, les feux et les réflecteurs qu'exige le paragraphe (1) ou (3) doivent être inspectés, notamment quant aux points suivants :

- a) tous les filaments ou éléments sur un circuit doivent s'allumer lorsque le commutateur est placé en position « ON » et tous les témoins lumineux doivent fonctionner correctement;
- b) le fonctionnement d'un circuit d'éclairage ne doit pas perturber celui des autres circuits;
- c) les lentilles et les rétroreflecteurs doivent être installés correctement et ne doivent pas être décolorés ni manquer en totalité ou en partie;
- d) les phares, les feux et les réflecteurs doivent être solidement fixés au véhicule et aucun ne doit manquer;
- e) les feux clignotants et le clignoteur doivent être en bon état;
- f) le feu de freinage doit s'allumer lorsque la commande est actionnée;
- g) aucun phare ne doit être enduit ou recouvert d'un matériau teinté, sauf dans la mesure permise par l'article 4.1 du Règlement 596 des Règlements refondus de l'Ontario de 1990 (Dispositions générales) pris en vertu du Code de la route;
- h) aucun phare ne doit être modifié au point de réduire la zone effective d'éclairage de la lentille ou l'intensité du faisceau du phare;

- i) les volets de phares ou les phares escamotables doivent s'articuler totalement ou être bloqués en position ouverte;
- j) les lentilles et les feux ne doivent pas porter la mention « not for highway use » ni de mention similaire.

8.5 Les phares, les feux arrière, les feux de la plaque d'immatriculation et les feux de gabarit des tricycles à moteur doivent être constamment allumés lorsque le moteur tourne et qu'une vitesse avant est engagée.

8.6 Les phares et les commutateurs de phares doivent être inspectés et vérifiés et, sur une surface plane, après que les pneus visiblement dégonflés ont été correctement regonflés, l'alignement des faisceaux de route doit être inspecté pendant qu'une personne est assise sur le siège du conducteur et que la fourche avant est placée en position droite vers l'avant, notamment quant aux points suivants :

- a) les phares doivent être solidement fixés et les lentilles ne doivent être ni fissurées ni brisées;
- b) les commutateurs de phares doivent fonctionner;
- c) le centre de la zone d'intensité maximale du faisceau ne doit pas se trouver :
 - i. à plus de 100 millimètres au-dessus ou au-dessous de la ligne horizontale passant au centre du phare,
 - ii. à plus de 200 millimètres à gauche ou à droite de la ligne verticale passant au centre du phare, lorsqu'il est mesuré sur un écran placé à huit mètres devant le phare ou à l'aide d'un appareil de vérification des phares.

8.7 Dans le cas d'un tricycle à moteur qui, à l'origine, était muni de témoins lumineux de faisceau de route et de témoins de clignotant au tableau de bord ainsi que de feux qui éclairent les jauges, les témoins et les feux doivent être vérifiés et être en bon état.

Annexe 4F – Qualifications des techniciens pour chaque type d'inspection

Si vous avez des questions ou des préoccupations concernant les qualifications techniques requises pour les différents types d'inspection, veuillez communiquer avec la ligne d'assistance du CIV par téléphone au 1-833-420-2110 ou par courriel à l'adresse VIC@driveonportal.com

Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules à trois roues sont inspectés conformément aux normes relatives aux VUL et à l'annexe 3 de la Directive.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules à trois roues sont inspectés conformément aux normes relatives aux VUL et à l'annexe 3 de la Directive.

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CS VUL Voitures, VUS, minifourgonnettes, camions légers, véhicules à basse vitesse d'un PNBV allant jusqu'à 9 000 kg et sans freins pneumatiques; Véhicules récréatifs non commerciaux sans freins pneumatiques; Camions à usage personnel d'un PNBV $\leq$ 6 500 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Non	Non	Non
CS VUL Véhicule à trois roues Véhicule à trois roues, deux roues avant, maximum trois roues	Non	Non	Non	Oui

Les motocyclettes et tricycles à moteur sont inspectés conformément aux normes énoncées à l'annexe 4 de la Directive.

Les motocyclettes et tricycles à moteur sont inspectés conformément aux normes énoncées à l'annexe 4 de la Directive.

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CS Motocyclettes Motocyclettes : une roue avant, maximum trois roues	Oui	Non	Non	Oui
CS Tricycle à moteur Tricycles à moteur : deux roues avant, maximum trois roues	Non	Non	Non	Oui

Les véhicules utilitaires sont inspectés conformément à la Norme 11B du CCS et aux instructions fournies à l'annexe 2 de la Directive.

Les véhicules utilitaires sont inspectés conformément à la Norme 11B du CCS et aux instructions fournies à l'annexe 2 de la Directive.

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CIA VLO Camions, dépanneuses, véhicules de matériel mobile PNBV ≤ 4 500 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Non	Non	Non

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CIA VLO Camions, dépanneuses, véhicules de matériel mobile PNBV de 4 501 kg à 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Oui	Non	Non
CIA VLO Camions, dépanneuses, véhicules de matériel mobile PNBV > 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Non	Oui	Non	Non
CIA VLO Camions, dépanneuses, véhicules de matériel mobile PNBV > 4 500 kg avec freins pneumatiques (y compris hydropneumatiques)	Non	Oui	Non	Non
CISA VLO Autobus, autobus scolaire (jaune de chrome), véhicules scolaires, véhicules accessibles, véhicules U10 PNBV < 3 400 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Non	Non	Non

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CISA VLO Autobus, autobus scolaire (jaune de chrome), véhicules scolaires, véhicules accessibles, véhicules U10 PNBV de 3 400 kg à 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Oui	Non	Non
CISA VLO Autobus, autobus scolaire (jaune de chrome), véhicules scolaires, véhicules accessibles, véhicules U10 PNBV > 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Non	Oui	Non	Non
CISA VLO Autobus, autobus scolaire (jaune de chrome), véhicules scolaires, véhicules accessibles, véhicules U10 PNBV > 3 400 kg avec freins pneumatiques (y compris hydropneumatiques)	Non	Oui	Non	Non
CIA VLO Remorques et diabolos convertisseurs PNBV ≤ 4 500 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Non	Non	Non

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
CIA VLO Remorques et diabolos convertisseurs PNBV de 4 501 kg à 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Oui	Oui	Non
CIA VLO Remorques et diabolos convertisseurs PNBV > 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Non	Oui	Oui	Non
CIA VLO Remorques et diabolos convertisseurs Tout PNBV avec freins pneumatiques (y compris hydropneumatiques)	Non	Oui	Oui	Non
SC VR Véhicules récréatifs Usage commercial PNBV ≤ 4 500 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Non	Non	Non
SC VR Véhicules récréatifs Usage commercial PNBV de 4 501 kg à 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Oui	Oui	Non	Non

Type d'inspection	Technicien 310-S	Technicien 310-T	Technicien 310-J	Technicien 310-G
SC VR Véhicules récréatifs Usage commercial PNBV > 9 000 kg, sans freins pneumatiques	Non	Oui	Non	Non
SC VR Véhicules récréatifs Usage personnel et commercial PNBV > 4 500 kg avec freins pneumatiques (y compris hydropneumatiques)	Non	Oui	Non	Non