

Compliance Safety Accountability (CSA) (Responsabilité de la conformité en matière de sécurité) et entretien des pneus

CSA, auparavant connu comme « Comprehensive Safety Analysis » (Analyse complète de la sécurité), a depuis été renommé « Compliance Safety Accountability » (Responsabilité de la conformité en matière de sécurité) et entretien des pneus)

Pour consulter les résultats de la CSA, visitez le site Web : <http://ai.fmcsa.dot.gov/sms/> Si vous ne connaissez pas le code DOT de la flotte, sélectionnez « Advanced Search » et entrez le nom de cette dernière.

CSA a remplacé le système SafeStat et est conçu pour suivre tous les transporteurs et leurs chauffeurs ainsi que toutes les infractions, pas seulement les plus graves.

L'un des points les plus importants à retenir concernant le système CSA est qu'il ne crée aucune nouvelle réglementation; il ne fait que renforcer celles déjà en place. Les flottes et les chauffeurs qui ont opéré dans le respect des règles ne seront pas impactés. La principale différence est que les chauffeurs sont désormais également encadrés et que s'ils conduisent un véhicule non conforme, cela leur est également reproché.

Les conséquences négatives ne concernent que les flottes ou les chauffeurs qui ne respectent pas les règles, elles sont facilement évitables. Ils connaissent tous les règles. Il n'existe pas de nouveaux documents ou de nouvelles procédures à suivre pour les flottes, de sorte qu'aucun coût administratif ou charge supplémentaire n'est encouru si les flottes sont exploitées dans le respect des règles.

Les infractions relatives aux pneus sont très graves (et l'ont toujours été), car elles représentent un risque élevé pour la sécurité. La majorité des infractions relatives aux pneus sont celles qui pourraient entraîner une perte rapide de la pression d'un pneu et mettre le véhicule « hors service ». Elles comptent pour beaucoup contre une flotte et un chauffeur dans le système de points. Les chauffeurs peuvent facilement identifier les infractions relatives aux pneus. Les infractions relatives aux pneus sont répertoriées dans le BASIC intitulé « Entretien du véhicule ». Il est donc dans l'intérêt du chauffeur de garder un œil sur les pneus de son véhicule, ainsi que sur les autres éléments de sécurité essentiels.

Cependant, toutes les infractions relatives aux pneus menant à un « hors service » ou un « HS » sont facilement évitées; les chauffeurs ont par le passé toujours été dans l'obligation d'effectuer une inspection avant tout voyage afin de veiller à ce que les pneus du tracteur et de la remorque soient conformes. Il n'y a donc pas de nouveaux coûts en jeu ici.

Lorsqu'un signalement est fait à l'encontre de flottes ou de chauffeurs ne respectant pas les règles, ceux-ci sont avertis et font l'objet d'un suivi pour assurer que des changements soient faits.

Les flottes soucieuses de faciliter leurs pratiques d'entretien pourraient envisager d'utiliser des pneus à bandes larges pour poids lourd X One^{MD} de MICHELIN^{MD} pour les essieux moteurs et les essieux remorque. Cela représente non seulement moins de pneus à entretenir pour le personnel de service, mais aussi moins de pneus à inspecter pour les chauffeurs et permet d'éviter le problème des pneus jumelés à l'intérieur, qui sont à l'origine de plusieurs problèmes.



www.michelintruck.com/fr_CA

MICHELIN NORTH AMERICA, INC., Greenville, Caroline du Sud, États-Unis
MICHELIN NORTH AMERICA (CANADA) INC., Laval, Québec, Canada

Un employeur souscrivant au principe de l'égalité d'accès à l'emploi.
© 2021 MAN(C)I. Tous droits réservés. Pdf seulement (07/21)



Le tableau ci-dessous est tiré du rapport de méthodologie du système de mesure de la sécurité. Les règles et règlements de la FMCSA, paragraphe 393.75, concernent les pneus. Notez que le chauffeur, tout comme le transporteur, est responsable pour toutes les infractions commises. Chacune de ces infractions représente une infraction menant à un véhicule hors service (HS). Les infractions les plus graves sont pondérées à 8 et les moins graves, à 3. Il est important de noter que le chauffeur est également tenu responsable. Chacune de ces défaillances est facile à repérer pour un chauffeur qui inspecte son véhicule.

Section :	Description de l'infraction constatée lors du contrôle routier	Groupe	Poids	HS	Chauffeur resp.
393.75(a)	Crevaisson (pression à ½ de la pression maximale du flanc) ou couche de tissu exposée	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(a)(1)	Pneu—exposition de la nappe ou de la ceinture	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(a)(2)	Pneu—séparation de la bande de roulement ou du flanc	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(a)(3)	Pneu—crevaisson (pression à ½ de la pression maximale du flanc) ou fuite d'air audible	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(a)(4)	Pneu—coupure exposant le matériau de la nappe ou de la ceinture	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(b)	Pneu—profondeur de la bande de roulement avant inférieure à 4/32e de pouce	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(c)	Pneu—profondeur de la bande de roulement (autre qu'à l'avant) inférieure à 2/32e de pouce	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(d)	Pneu autobus rechapé sur roue avant	Pneus	8	Oui	Oui
393.75(e)	Pneu—recreusé à l'avant du camion/camion-tracteur	Pneu vs charge	3	Oui	Oui
393.75(f)	Pneu—indice de charge / sous gonflé	Pneu vs charge	3	Oui	Oui
393.75(f)(1)	Le poids transporté dépasse la limite de charge des pneus	Pneu vs charge	3	Oui	Oui
393.75(f)(2)	Pneu sous gonflé	Pneu vs charge	3	Oui	Oui

Le principal responsable de la conformité des pneus est le chauffeur.

1. Inspection par le chauffeur avant chaque déplacement. C'est la chose la plus importante qui puisse être faite.
2. Maintenir une pression adéquate des pneus
3. Surveiller les profondeurs de la bande de roulement
4. Être à l'affût d'une usure anormale
5. Inspecter les composants de la suspension
6. Suivez les procédures de réparation recommandées décrites dans le Tire Maintenance Council (TMC)

Éléments pouvant entraîner une violation de la CSA à inspecter ou à surveiller.

1. Vérification de la pression d'air. Recherchez également les fuites au niveau de la tige de soupape
2. Profondeurs de la bande de roulement
3. Dommages à la ceinture ou à la nappe
4. Séparations des flancs ou de la bande de roulement (internes et externes)
5. Exposition de la ceinture ou de la nappe

Pour plus de détails sur le protocole d'entretien des pneus et sur les normes CSA en général, visitez <http://csa.fmcsa.dot.gov>.

www.michelintruck.com/fr_CA

MICHELIN NORTH AMERICA, INC., Greenville, Caroline du Sud, États-Unis
MICHELIN NORTH AMERICA (CANADA) INC., Laval, Québec, Canada

Un employeur souscrivant au principe de l'égalité d'accès à l'emploi.
© 2021 MAN(C)I. Tous droits réservés. Pdf seulement (07/21)

