

ASSOCIATION NATIONALE DES CONCESSIONNAIRES D'ÉQUIPEMENT DE MOBILITÉ

LIGNES DIRECTRICES



NATIONAL MOBILITY
EQUIPMENT DEALERS
ASSOCIATION

PAQ-103

ÉDITION 2021

[En vigueur le 1er janvier 2021]

TERMES ET CONDITIONS



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Ajouté le 28 septembre 2004

Page 1 de 1

L'Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité (ANCEM) ne vous concédera le contenu de cette publication que si vous avez lu attentivement l'ensemble de la publication et acceptez les termes et conditions contenus dans ce contrat de licence limitée non-exclusif et non-transférable. En ouvrant cette publication, vous acceptez d'être lié par les termes et conditions suivants:

- Cette publication est à l'usage des membres de l'ANCEM, et ne peut être utilisée que conformément aux termes de cette licence.
- Cette publication et le contenu de cette publication sont des produits exclusifs de l'ANCEM.
- Le contenu de cette publication ne peut être reproduit, copié ou diffusé en totalité ou en partie dans une base de données informatique ou autrement utilisé, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, à l'exception de la référence individuelle, personnelle et confidentielle du membre avec le consentement écrit préalable de l'ANCEM.

AVERTISSEMENTS ET AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Ajouté le 28 septembre 2004

Page 1 de 1

L'Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité décline expressément toute responsabilité pour les dommages de toute nature découlant de l'utilisation de cette publication et en ce qui concerne les dommages de toute nature découlant de l'utilisation de cette publication et en ce qui concerne les erreurs qui pourraient être contenues par inadvertance dans cette publication.

Ces Lignes Directrices ne fournissent pas d'instructions "comment faire" pour les modifications de véhicules ou les installations d'équipement. Les Lignes Directrices présentent plutôt des informations générales qui devrait être utilisé comme un parmi de nombreuses sources par le concessionnaire de l'Industrie de la Mobilité. L'utilisation de ces Lignes Directrices nécessite un niveau approprié de connaissances dans le domaine des installations et modifications automobiles, la connaissance des lignes directrices actuelles et reconnues de l'industrie, ainsi que la connaissance des réglementations applicables et des meilleures pratiques. Le bon travail ne peut pas être effectué en se basant uniquement sur ces Lignes Directrices.

Ces Lignes Directrices ne constituent pas un manuel de formation sur la modification ou l'installation. Une formation appropriée par les fabricants de produits est une condition préalable à l'utilisation de ces Lignes Directrices, et ces Lignes Directrices ne devraient pas être utilisées à la place d'une formation appropriée.

Ces Lignes Directrices ne fournissent pas d'informations sur la formation à la sécurité en ce qui concerne des tâches spécifiques, le zone de travail ou les outils utilisés pour effectuer une opération donnée. L'utilisateur de ces Lignes Directrices est seul responsable de s'assurer que tous les problèmes de sécurité sont traités de manière adéquate afin d'éviter les blessures et les dommages matériels.

ATTENTION: Le fait de ne pas suivre spécifiquement et soigneusement les instructions du fabricant et les meilleures pratiques de l'industrie ou de ne pas suivre une formation appropriée peut entraîner un accident, des blessures ou la mort.

Dans le cadre de l'utilisation des présentes Lignes Directrices, le membre de l'ANCEM accepte de défendre, d'indemniser et d'exonérer l'Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité (ANCEM), ses agents, employés, dirigeants, directeurs et sous-traitants (indemnités) de toute responsabilité, dans la mesure permise par la loi, de et contre toute réclamation, poursuite, action ou procédure engagée par toute personne ou entité, y compris les honoraires d'avocats, découlant de l'utilisation par les membres de ces Lignes Directrices ou de son contenu.

PRÉAMBULE DES LIGNES DIRECTRICES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 18 janvier 2012

Page 1 de 1

CONTEXTE:

L'Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité (ANCEM) a été créée par des concessionnaires de la mobilité afin de promouvoir et soutenir les membres qui fournissent des modifications aux véhicules pour les personnes handicapées. L'ANCEM, en soutenant leur membres, a établi ces Lignes Directrices pour diriger l'industrie de l'équipement de mobilité vers la cohérence, la qualité et la conformité. Conformément aux Statuts et à la Mission de l'ANCEM, afin de s'assurer que l'équipement adaptatif pour véhicule installé est toujours de haute qualité et que des pratiques commerciales éthiques sont respectées, un Programme d'Assurance Qualité (PAQ) a été créé. Les Lignes Directrices de l'ANCEM font partie intégrante de ce programme d'accréditation, fournissant les meilleures pratiques d'installation connues pour le concessionnaire d'équipement de mobilité.

OBJECTIF:

Les Lignes Directrices de l'Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité ont pour but de guider et d'aider les concessionnaires d'équipement de mobilité dans l'achèvement des modifications de véhicules pour les personnes handicapées. Les Lignes Directrices sont établies pour s'assurer que l'équipement du véhicule adapté soit installé et que les modifications apportées au véhicule soient effectuées conformément aux normes et aux pratiques commerciales les plus rigoureuses de l'industrie. Le concessionnaire et l'installateur d'équipement de mobilité doivent utiliser les Lignes Directrices conjointement avec les instructions d'installation du fabricant, les pratiques recommandées par la Society of Automotive Engineers (SAE), les normes de sécurité du National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et/ou les normes et pratiques de sécurité de Transports Canada et/ou d'autres documents applicables.

PORTÉE:

Les consommateurs, les installateurs, les professionnels connexes, les fabricants, les employeurs, les chercheurs, les décideurs et le public sont priés de se conformer aux Lignes Directrices de l'ANCEM, aux instructions d'installation du fabricant, aux pratiques recommandées par la SAE et aux normes et pratiques de sécurité de la NHTSA/Transports Canada. L'application de ces Lignes Directrices exige du jugement et une connaissance des autres lignes directrices ou règlements applicables. Les Lignes Directrices de l'ANCEM peuvent entrer en conflit avec d'autres lois, lignes directrices de source de financement ou procédures d'installation de l'équipement du fabricant. Pour assurer le meilleur résultat pour le consommateur, dans n'importe quelle situation, l'exigence plus stricte doit guider le processus de modification.

INDEX DES LIGNES DIRECTRICES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 1 de 2

Partie 1: Conseils Généraux:		Page No.
1	NHTSA et Exemptions à la Prohibition Rendre Inopérant	7-13
2	Documentation Destinée Aux Consommateurs	11-15
3	Meilleures Pratiques Générales	16-19
4	Pratiques De Service	20-23
5	Analyse Du Poids Du Véhicule	24-25
6	Spécifications Électriques Générales	26-30
7	Définitions pour les Dispositifs de Haute Technologie et de Basse Technologie	31
Partie 2: Dispositifs de Basse et Haute Technologie et Modifications:		
8	Modifications de la Pédale d'Accélérateur, de Frein & d'Embrayage	32
9	Transporteurs de Toit / Chargeurs pour Fauteuils Roulants Automobiles	33
10	Frein d'Entraînement du Conducteur	34
11	Bases De Siège À Commande Électrique	35
12	Portes Allongées	36
13	Commandes de Portes Extérieurs et de Levages	37
14	Modifications Structurelles	38-39
15A	Accélérateur De Pied Gauche, Mécanique	40-41
15B	Accélérateur De Pied Gauche, Électronique	42-43
16	Commandes Manuelles	44-45
17	Frein De Stationnement	46-47
18	Ouvre-Portes Électriques	48
19	Toit Surélevé	49
20	Sièges	50
21	Extension de Colonne de Direction	51
22	Dispositifs de Volants	52
23	Aides au Transfert	53
24	Commandes d'Accessoires Montées sur Colonne de Véhicule	54
25	Levages Inoccupés	55
26	Fixation du Fauteuil Roulant et du Scooter	56-57
27	Plancher de Fauteuil Roulant	58
28	Plate-forme Élévatrice Électrique pour les Conducteurs En Fauteuil Roulant	59
29	Système De Freinage De Secours	60
30	Systèmes De Direction Hydraulique et De Secours À Effort Réduit	61-62
31	Interface Électronique de Véhicule	63
32	Fonctionnement Du Levier De Vitesse	65
33	Système De Direction Horizontale	65
34	Systèmes De Gaz et De Freinage Alimentés	66
35	Système De Freinage À Effort Réduit	67
36	Systèmes De Direction Électronique et De Secours À Effort Réduit	68
37	Systèmes De Direction À Distance	69
38	Contrôle/Systèmes Secondaire	70
39	Interverrouillages (Haute et Basse Technologie)	71
40	Politique d'Installation et de Maintenance Hors Site	72-74
40A	Annexe A sur l'Installation Hors Site - Levages Montés sur l'Attelage Extérieur	75-79

INDEX DES LIGNES DIRECTRICES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 2 de 2

Partie 3: Informations de Référence et Annexes:

Section d'illustrations	80
Références Clés	81
Annexe A, Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux, Partie 571	75-88
Descriptions Sommaires du NFSVM/NSVMC	
Annexe B, Entente Hors De Zone De Service pour les Concessionnaires de l'ANCEM	89
Annexe C, Définitions Et Terminologie	90-104
Annexe D, Étiquettes et Descriptions	104-111

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 1 de 6

Intention

Présenter aux membres de l'ANCEM des informations qu'ils peuvent utiliser pour préparer la documentation nécessaire pour démontrer la conformité avec les réglementations Américaines lors de la modification des véhicules pour les personnes handicapées. Ceci inclut l'utilisation appropriée des exemptions à l'Interdiction De Rendre Inopérant, référence 49 CFR 595.7.

Portée

NHTSA interdit aux entreprises de rendre inopérant les caractéristiques du véhicule qui affectent la conformité du véhicule aux normes de sécurité des véhicules à moteur. En raison de la nature de nos activités, l'interdiction de rendre inopérant a été modifiée afin de permettre la modification de certains composants / systèmes de véhicules couverts par la Norme Fédérale de Sécurité des Véhicules À Moteur (NSFVM). Les exemptions sont très spécifiques et ne doivent pas être considérées comme exhaustives et ne s'appliquent généralement qu'à certaines parties de la Norme Fédérale de Sécurité des Véhicules À Moteur (NFSVM). Les pénalités pour ne pas avoir respecté l'exemption sont sévères, y compris les responsabilités civiles.

La plupart des modifications exigeront qu'un formulaire de Déclaration de Rendre Inopérant soit rempli et qu'une étiquette soit apposée sur le véhicule. Il y aura très peu de cas où un formulaire n'est pas requis.

Exigences

- 1.1 Toute entreprise de réparation de véhicules à moteur régie par la loi Américaine, qui modifie les véhicules à moteur pour permettre aux personnes handicapées d'opérer, ou de monter en tant que passager et a l'intention de se considérer pour l'exemption de rendre inopérant prévue par 49 CFR 595.7 doit fournir les informations suivantes:

National Highway Traffic Safety Administration
1200 New Jersey Ave., SE
Washington, D.C. 20590, USA

(notez que toutes les soumissions peuvent être faites sur le site web de la NHTSA:
<https://vpic.nhtsa.dot.gov/mfrportal/>)

- Nom complet de l'individu, de partenariat ou d'entreprise de l'entreprise de réparation de véhicules automobiles (modificateur).
 - Adresse de résidence de l'entreprise de réparation de véhicules automobiles et État d'incorporation, le cas échéant.
 - Une déclaration selon laquelle l'entreprise de réparation de véhicules à moteur modifie un véhicule à moteur pour permettre à une personne handicapée de conduire ou de monter à bord du véhicule à moteur et a l'intention de se prévaloir de l'exemption prévue au 49 CFR 595.7.
- 1.2 Chaque entreprise de réparation de véhicules automobiles est tenue de soumettre les informations en vertu de l'exigence (1.1) ci-dessus doit soumettre les renseignements au plus tard 30 jours après la première modification d'un véhicule à moteur pour permettre à une personne handicapée de conduire ou d'utiliser le véhicule à moteur comme passager. Chaque entreprise de réparation de véhicule à moteur qui a soumis les renseignements requis doit tenir son inscription à jour, exacte et complète en soumettant des renseignements révisés au plus tard 30 jours après que les changements pertinents se sont produits dans l'entreprise.
- 1.3 Dans tous les cas où une entreprise a modifié un système de sécurité fédéral qui pourrait rendre le système

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 2 de 6

inopérant, le formulaire de divulgation "Rendre Inopérant" doit être rempli et une copie doit être remise au client, et une copie doit être conservée dans le dossier permanent du véhicule pendant 7 ans, tel que stipulé par la réglementation fédérale. Ce formulaire doit être incorporé avec la déclaration de capacité de charge.

- 1.4 Tous les véhicules pour lesquels l'exception rendre inopérant est utilisée comme base de conformité doivent porter une étiquette permanente (voir l'Annexe D) apposée sur le montant de porte du conducteur indiquant:

"Ce véhicule a été modifié conformément à la norme 49 CFR Partie 595.6 et peut ne plus être conforme à toutes les Normes Fédérales de Sécurité des Véhicules À Moteur en vigueur au moment de sa fabrication."

L'étiquette doit également inclure le nom du Modificateur et l'adresse de rue.)

- 1.5 Si le résultat net de l'entreprise de modification ou d'équipement adaptatif qui enlève et installe l'équipement ajoute plus de 100 kg (220 lb) à un véhicule, ils informeront le client de la nouvelle capacité de charge du véhicule après la finalisation des modifications. Cet avis doit également inclure l'indication que ces calculs incluent ou non le poids du fauteuil roulant et que la nouvelle capacité de charge doit être écrit sur le formulaire de Déclaration de Rendre Inopérant.

Remarque: Si le fauteuil roulant (aide à la mobilité) est inclus, le poids du fauteuil roulant utilisé dans le calcul doit également être enregistré sur le formulaire de Déclaration de Rendre Inopérant.

- 1.6 S'il y a une incertitude quant à savoir si une modification rend une norme de sécurité fédérale inopérante, le modificateur doit procéder à compléter le formulaire de divulgation Rendre Inopérant et des calculs de poids.

- 1.7 **RÉFÉRENCE:** Les Normes Fédérales De Sécurité Des Véhicules À Moteur (NFSVM) et les exemptions spécifiques autorisées par la NHTSA sont détaillées dans les présentes. De plus, des exemples de ces modifications spécifiques ou installations de produits qui affecte la norme de sécurité spécifique peuvent être fournis.

- **NFSVM 101 - COMMANDES ET AFFICHAGES** - Cette exemption permet aux contrôles d'être opérés par d'autres moyens que la main et/ou le pied. Les produits affectant cette norme sont les contrôles secondaires qui ne sont plus actionnés par la main ou le pied. Ex: Appuie-Têtes Électriques, Coudières, Produits À Commande Vocale. Les contrôles qui sont ajoutés/déplacés doivent, si possible et pertinents, être identifiés conformément à la norme NFSVM 101 et, si un nouveau symbole est identifié, ils doivent être de la couleur requise et être éclairés si nécessaire.
- **NFSVM 108 - LAMPES, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ASSOCIÉ** - S'il n'est pas possible de conserver le dispositif d'annulation automatique du clignotant d'un véhicule, il peut être rendu inopérant par cette exemption de S9.1.1 du 49 CFR 571.108 si la commande des clignotants du véhicule doit être modifiée ou si le véhicule est modifié de manière à être conduit sans volant.
- **NFSVM 114 - SYSTÈME DE VERROUILLAGE À CLÉ** - Cette partie exempte un modificateur de S5.1.2 et S5.1.3 de 49 CFR 571.114, dans tous les cas où le système de verrouillage à clé d'origine doit être modifié. Cette Norme a été conçue à l'origine pour prévenir les accidents dûs au vol et au mouvement du véhicule. Donc, quand la modification de l'allumage permet le fonctionnement du véhicule sans insérer physiquement une clé, il est fortement suggéré de maintenir l'interverrouillage de la transmission quand cela est possible. **Sous cette exemption, les modifications apportées au système de verrouillage à clé du véhicule**

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 3 de 6

- n'exigent pas que le nombre de combinaisons différentes du système de verrouillage à clé réponde aux exigences de la norme. Aussi, l'exigence qu'un dispositif d'avertissement soit activé quand la clé est laissée dans le dispositif de verrouillage et que

la porte du conducteur est ouverte est également exemptée. S4.4 et S4.5 du 49 CFR 571.114, dans tous les cas où le système de fermeture à clé d'origine doit être modifié. S4.4. Pour chaque type de véhicule fabriqué par un constructeur, le nombre de combinaisons différentes des systèmes de fermeture à clé requis par S4.2 doit être d'au moins 1 000, ou un nombre égal au nombre de véhicules de ce type fabriqué par ce constructeur, celui qui est le moins. Les mêmes combinaisons peuvent être utilisées pour plus d'un type de véhicule. S4.5. Un avertissement au conducteur doit être activé chaque fois que la clé requise par S4.2 a été laissée dans le système de verrouillage et que la porte du conducteur est ouverte.

- **NFSVM 118 - VITRES ÉLECTRIQUES** - Dans cette partie, toute modification apportée à un véhicule où les vitres électriques peuvent être actionnées sans clé dans le contact est exemptée de S4(a) de 49 CFR 571.118, dans tous les cas où l'état de santé de la personne pour qui le véhicule est modifié nécessite l'installation d'un démarreur à distance pour démarrer le véhicule. Une clé n'est pas nécessaire en position ON, Start ou Accessoire pour que les vitres électriques ou les panneaux de toit fonctionnent. Le modificateur doit cependant s'assurer que le système électrique du véhicule est en position ON ou Accessoire pour que les vitres fonctionnent.
- **NFSVM 123 - COMMANDES ET AFFICHAGES MOTOCYCLETTES** - Dans cette partie, toute modification aux commandes principales ou secondaires d'une motocyclette ainsi que la commande d'arrêt supplémentaire du moteur requise est exemptée de S5.1 et S5.2.1 de 49 CFR 571.123, dans tous les cas où la modification nécessite le déplacement des commandes du fabricant d'équipement d'origine. Pour plus de détails, le véhicule est exempt des exigences suivantes:
 - S5.1. Chaque motocyclette doit être équipé d'une commande d'arrêt supplémentaire du moteur, située et pouvant fonctionner comme spécifié dans le Tableau 1.
 - S5.2 Chaque motocyclette à laquelle cette norme s'applique doit satisfaire aux exigences suivantes:
 - S5.2.1 *Emplacement et fonctionnement des contrôles.* Si un équipement énuméré dans le Tableau 1, Colonne 1, est fourni, le contrôle de cet équipement doit être situé comme spécifié dans la Colonne 2, et fonctionner comme spécifié dans la Colonne 3. Chaque contrôle situé sur un guidon droit doit pouvoir être actionnée par la main droite de l'opérateur dans toute sa gamme sans que la main droite de l'opérateur ne soit retirée de la manette des gaz. Chaque contrôle situé sur un guidon gauche doit pouvoir être actionnée par la main gauche de l'opérateur dans toute sa gamme sans que la main gauche de l'opérateur ne soit retirée de la poignée. Lorsqu'une motocyclette équipée d'un embrayage automatique est munie avec une commande de frein arrière supplémentaire, la commande doit être située sur le guidon gauche. i une motocyclette est équipée de appareils de freinage auto-proportionnés ou antiblocage à commande unique pour les freins avant et arrière, cette commande doit être placée, et peut être actionnée, de la même manière qu'une commande de frein arrière.
- **NFSVM 135 - SYSTÈMES DE FREINAGE DE VOITURE DE TOURISME** - Le véhicule est exempté de l'exigence de S5.3.1 du 49 CFR 571.135 si la modification nécessite le retrait de la pédale de commande d'origine. De plus, il n'est pas nécessaire que la commande du frein de stationnement soit indépendante de la commande du frein de service. Le modificateur ne peut enlever la pédale de frein que si la situation l'exige et que toutes les autres options ont été épuisées. Pour plus de détails, S5.3.1. indique que les freins

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 4 de 6

- de service doivent être activés au moyen d'une commande au pied.

La commande du frein de stationnement doit être indépendant de la commande du frein de service et peut être une commande manuelle ou au pied..

- **NFSVM 201 - PROTECTION DE L'OCCUPANT DANS UN IMPACT INTÉRIEUR** - Dans cette partie, les piliers des véhicules situés de part et d'autre d'une plate-forme ou d'une rampe d'arrimage verticalement, ainsi que le rail latéral entre ces piliers sont exemptés de 49 CFR 571.201 dans le cas d'un véhicule qui n'a pas un plancher abaissé ou un toit surélevé. Si le véhicule a un plancher abaissé ou un toit surélevé, toutes les cibles de la NFSVM 201U sont exemptées. Toutes les poignées et les barres verticales sont exemptées dans tous les véhicules. Dans la mesure du possible, des matériaux absorbant l'énergie doivent quand même être utilisés pour minimiser les risques de blessures. En ce qui concerne:
 - (i) Les cibles situées sur le longeron droit, le pilier B droit et le premier pilier droit "autre" adjacent à la plate-forme arrimée d'une élévatrice ou d'une rampe qui se range verticalement à l'intérieur du véhicule.
 - (ii) Les cibles situées sur le longeron gauche, le pilier B gauche et le premier pilier gauche "autre" adjacent à la plate-forme arrimée d'une élévatrice ou d'une rampe qui se range verticalement à l'intérieur du véhicule.
 - (iii) Les cibles situées sur le collecteur arrière et les piliers les plus à l'arrière adjacents à la plate-forme arrimée d'une élévatrice ou d'une rampe qui se range verticalement à l'intérieur du véhicule.
 - (iv) Les cibles situées sur n'importe quelle poignée ou colonne verticale.
 - (v) Tout de S6 de 571.201 dans tous les cas où l'incapacité nécessite de lever le toit ou la porte, ou abaisser le plancher du véhicule, sont exemptés.
- **NFSVM 202 - RETENUE DE LA TÊTE** - Cette partie permet aux occupants en fauteuil roulant de monter ou de conduire un véhicule sans appuie-tête. Cette disposition permet au modificateur d'installer des appuis-tête alternatifs ou de modifier les appuis-tête d'origine pour accommoder l'utilisateur handicapé. Aucune exemption n'est prévue dans le nouveau 202a en vigueur le 1er septembre 2009 avec mise en place finale le 1er septembre 2011.
- **NFSVM 203 - PROTECTION CONTRE LES CHOCS POUR LE CONDUCTEUR DU SYSTÈME DE COMMANDE DE DIRECTION** - Cette exemption de S5.1 de 49 CFR 571.203 permet de fixer des aides à la conduite sur le volant, même s'il peut y avoir un problème d'enchevêtrement de vêtements amples. L'exemption comprend tout accessoire de conduite ou de direction, toute modification à la colonne de direction, extension de la colonne, enlèvement de coussin gonflable, etc. L'exemption s'applique également aux exigences d'impact du volant, permettant le remplacement ou le déplacement d'un volant dans tous les cas où la modification nécessite un changement de structure ou un retrait de l'arbre de direction du fabricant

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 5 de 6

d'équipement d'origine.

S5.1 Sauf dans les cas prévus dans l'exemption, le système de commande de direction de tout véhicule auquel s'applique la présente norme doit être affecté conformément à S5.1(a).

- **NFSVM 204 - DÉPLACEMENT VERS L'ARRIÈRE DE LA COMMANDE DE DIRECTION** - Cette exemption des charges de déplacement du volant 49 CFR 571.204 est pour un arbre de direction de véhicule qui est modifié pour des extensions de volant ou des systèmes de direction spécialisés dans tous les cas où la modification nécessite un changement structurel ou le retrait de l'arbre de direction du fabricant de l'équipement d'origine.
- **NFSVM 208 - PROTECTION DE COLLISION OCCUPANT** - Cette exemption permet aux modificateurs d'enlever et/ou de désactiver tous les coussins gonflables pour les modifications de la place assise désignée de la première rangée, à condition que les ceintures de sécurité de Type 2 ou Type 2A conformes aux exigences 49 CFR 571.209 et 571.210 soient installées à cette position. Les modifications incluent toutes les commandes manuelles et toutes les positions pour les personnes qui roulent dans un fauteuil roulant.
- **NFSVM202, 207 et 214 RETENUE DE TÊTE, SYSTÈMES DE SIÈGES ET PROTECTION CONTRE LES CHOCS LATÉRAUX** - Ces exemptions sont pour les fauteuils roulants et les systèmes de sécurisation des fauteuils roulants (attaches), cette exemption permettant le retrait du siège du conducteur. Les véhicules conçus pour les personnes qui conduisent à partir de leur fauteuil roulant n'ont pas besoin d'un siège du conducteur ou d'un appui-tête et les véhicules modifiés pour ceux qui roulent en fauteuil roulant n'ont pas besoin d'un appui-tête. Ces normes portent sur les appui-tête, les sièges homologués et la protection contre les impacts latéraux. Il est impératif que le modificateur fasse tout son possible pour créer un environnement sûr pour la sécurisation du fauteuil roulant et du client.
- **NFSVM 225 - SYSTÈMES D'ANCRAGE DE RETENUE POUR ENFANT** - Cette exemption permet l'enlèvement d'un système de retenue pour enfants si nécessaire pour accommoder une personne handicapée, à condition qu'il y ait au moins une ancre d'attache conforme dans une position assise arrière du véhicule. S'il n'y a pas de sièges à l'arrière, le système d'ancrage de retenue pour enfants doit être installé sur le siège du passager avant. Remarque: S'il y a des coussins gonflables du côté du passager avant qui ne sont pas automatiquement désactivés par le véhicule, le coussin gonflable doit être désactivé si possible.
- **NSFVM 226 - ATTENUATION DE L'ÉJECTION** - Cette exemption des S4.2 et S5 du 49 CFR 571.226, Atténuation de l'éjection, est pour le côté du véhicule où un siège de ce côté du véhicule doit être changé pour accommoder une personne handicapée.

1.8 AUTRES POINTS À CONSIDÉRER:

- **Les Coussins Gonflables Et Systèmes De Retenue Supplémentaires:** Dans tous les cas où un interrupteur ON-OFF adapté de coussin gonflable est disponible et que la personne handicapée peut actionner l'interrupteur, l'entreprise doit installer ce système au lieu de simplement déconnecter le coussin gonflable. Dans tous les cas, une ceinture abdominale ET épaulière conforme doit être fournie. Si aucun interrupteur n'est disponible, une déconnexion permanente du coussin gonflable est autorisée pour les clients ayant un handicap reconnu.
- Les personnes de petite taille qui n'ont pas d'autres handicaps doivent continuer à soumettre des demandes écrites à la NHTSA selon le même format que précédemment requis.
- **Normes de sécurité non exemptées:** Certaines normes de sécurité pourraient être affectées par des produits de mobilité ou des modifications quand AUCUNE Exemption n'a été donnée. Si une modification du véhicule

1 NHTSA et EXEMPTIONS À LA PROHIBITION DE RENDRE INOPÉRANT



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 9 novembre 2016

Page 6 de 6

- affecte l'une des normes suivantes, la documentation appropriée pour démontrer la conformité doit être complétée.

- **NFSVM/NSVMC 102 - SÉQUENCE DE LEVIER DE TRANSMISSION, INTERVERROUILLAGE DE DÉMARREUR, EFFET DE FREINAGE DE TRANSMISSION** - Aucune exemption accordée. Le fonctionnement de la transmission dans Park, Reverse, Drive tc, doit rester dans la séquence OEM.
- **NFSVM/NSVMC 103 et 104 - DÉGIVRAGE ET DÉSSEMBUAGE DE PARE-BRISE, ESSUYAGE ET LAVAGE** du Pare-brise - Aucune exemption accordée. Les modifications du véhicule ne doivent pas empêcher le conducteur d'actionner les commandes nécessaires au fonctionnement du dégivrage du pare-brise avant ou arrière ou au fonctionnement des essuie-glaces.
- **NFSVM/NSVMC 105 - SYSTÈMES DE FREINAGE HYDRAULIQUES** - Aucune exemption accordée.
- **NFSVM/NSVMC 111 - RÉTROVISEURS** - Aucune exemption accordée. Tous les véhicules doivent avoir un rétroviseur orienté vers le conducteur handicapé, au besoin.
- **NFSVM/NSVMC 113 - SYSTÈME DE VERROUILLAGE DU CAPOT** - Aucune exemption accordée.
- **NFSVM/NSVMC 124 - SYSTÈMES DE CONTRÔLE D'ACCÉLÉRATEUR** - Aucune exemption accordée. Nécessite que l'accélérateur revienne en position de ralenti dans les conditions stipulées quand toute la force est retirée. Tous les dispositifs de commande des gaz électroniques ("Drive by Wire") doivent être équipés d'un système de surveillance pour éviter toute accélération indésirable en cas de défaillance électronique ou en cas de disjonction ou de déconnexion du système de commande de l'accélérateur. Cela comprend tous les produits servo gaz et freins.
- **NFSVM/NSVMC 206 - SERRURES DE PORTE ET COMPOSANTS DE RETENUE DE PORTE** - Aucune exemption accordée. Des modifications sont nécessaires pour maintenir tous les mécanismes de verrouillage OEM ou d'autres mécanismes conformes. Cette norme comprend des portes électriques et des systèmes de rampes repliables à l'arrière.
- **NFSVM/NSVMC 209 - ENSEMBLES DE CEINTURE DE SÉCURITÉ** - Aucune exemption accordée. Tous les ensembles de ceintures de sécurité doivent être testés, certifiés et étiquetés selon cette norme. La couture des ceintures au niveau du concessionnaire n'est pas autorisée.
- **NFSVM/NSVMC 210 - ANCRAGES DE CEINTURE DE SÉCURITÉ** - Aucune exemption accordée. Les ancrages de ceinture de sécurité modifiés doivent être installés et testés conformément à la norme et installés selon le fabricant du composant.
- **NFSVM/NSVMC 216 - RÉSISTANCE À L'ÉCRASEMENT DU TOIT** - Aucune exemption accordée.
- **FSVA/NSVMC 301 - INTÉGRITÉ DU SYSTÈME D'ALIMENTATION** - Aucune exemption accordée. Tous les véhicules modifiés doivent être testés et certifiés par le modificateur pour répondre à cette norme. Seuls les systèmes de plancher / carburant surbaissé qui ont été testés et certifiés peuvent être utilisés comme kits par le modificateur. La documentation doit être dans le dossier.
- **NFSVM/NSVMC 302 - INFLAMMABILITÉ DES MATÉRIAUX INTÉRIEURS** - Aucune exemption accordée. Tous les matériaux utilisés pour compléter une modification de véhicule, y compris le tapis, le matériau du mur et le matériau de la garniture de toit doivent être conformes à cette norme. L'information doit figurer dans le dossier montrant la certification.

Ce ne sont que des exemples; il y a d'autres normes qui pourraient être affectées.

2 DOCUMENTATION DU CONSOMMATEUR



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 26 avril 2017

Page 1 de 2

Intention

1 Pour décrire la documentation du consommateur appropriée requise avant l'installation de l'équipement de conduite adaptative ou les modifications du véhicule -ou- recommander et installer l'équipement et les modifications pour les occupants utilisant des fauteuils roulants et des scooters.

Portée

2 Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. Dans les cas où il existe des lignes directrices ou des procédures contradictoires, les plus sévères prévaudront.

Exigences

3 Général:

- 2.1 Avant de recommander ou d'installer un équipement de conduite adaptative, le concessionnaire d'équipement de mobilité doit exiger des documents indiquant que les appareils/l'équipement conviennent au client. La documentation doit refléter l'état fonctionnel actuel du client. La documentation doit être sous la forme d'un rapport d'évaluation qui comprend les spécifications d'équipement et de modification et/ou un permis de conduire correctement restreint et actuel.
REMARQUE: Les systèmes de permis de conduire et les restrictions varient considérablement d'un État à l'autre. Le concessionnaire d'équipement de mobilité devrait obtenir et se familiariser avec les exigences et les restrictions du permis de conduire pour ses clients. Un lien pratique vers ces agences est: www.thedsaa.org.
- 2.2 Le client doit être vu en personne par le concessionnaire installateur pour une évaluation de transport appropriée. La documentation peut inclure des photographies, la signature du client ou similaire.
- 2.3 Avant de recommander ou d'installer des modifications, le concessionnaire doit déterminer si la modification permettra au client (et à sa famille) d'entrer et de sortir en toute sécurité du véhicule et si les modifications proposées et le poids de charge utile anticipé dépasseront le PNBV, PNBE (avant et arrière), ou PNT. Si c'était le cas, le véhicule ne devrait pas être modifié. Cette évaluation devrait prendre en compte les éléments suivants (le cas échéant):
- Comment le véhicule sera-t-il utilisé et qui circulera habituellement dans le véhicule
 - Le poids de tout l'équipement qui ira dans ou sur le véhicule
 - Taille du client et de ses aides à la mobilité, famille
 - Le poids de tout objet/chargement supplémentaire qui sera ajouté au véhicule pour des activités récréatives ou autres
 - Placement/emplacement de chaque utilisateur et/ou cargaison
 - Marque et modèle de (des) fauteuil (s) roulant (s)/scooter (s),
 - Dimensions/poids du (des) fauteuil (s) roulant (s)/scooter (s)
 - Les hauteurs assis des utilisateurs de fauteuil roulant/scooter

2 DOCUMENTATION DU CONSOMMATEUR



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 26 avril 2017

Page 2 de 2

- 2.4 Le véhicule du client doit être inspecté par un concessionnaire d'équipement de mobilité ou un évaluateur professionnel avant l'installation de tout équipement de conduite adaptative ou de toute modification du véhicule. L'inspection et l'approbation des modifications doivent être effectuées en tenant compte du type et du niveau de modifications envisagées pour le client. L'équipement ne doit pas être installé par quelqu'un d'autre qu'un concessionnaire d'équipement de mobilité qualifié.
- 2.5 Le client doit être présent pour un ajustement final et des ajustements afin de s'assurer que l'équipement est correctement installé et utilisable par le (s) utilisateur (s) prévu (s).

De plus, pour les Conducteurs utilisant un équipement de conduite primaire adaptatif:

- 2.6 Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit s'assurer que l'utilisateur a un permis de conduire actuel et une copie doit être placée dans le fichier client du concessionnaire.
- 2.7 Avant d'installer un équipement de conduite adaptative, le concessionnaire d'équipement de mobilité doit exiger une documentation indiquant que les dispositifs/l'équipement sont appropriés pour le client. La documentation doit refléter le statut fonctionnel et médical actuel du client. La documentation doit inclure l'un des éléments suivants:
- Rapport d'évaluation d'un spécialiste de la réadaptation du conducteur qualifié qui inclut des spécifications pour l'équipement, les modifications et la formation; ou,
 - Une copie d'un permis de conduire valide et de l'expérience actuelle dans l'utilisation de l'équipement à installer.

REMARQUE: Les codes de restriction et les systèmes de permis de conduire varient grandement d'un territoire à l'autre. Le concessionnaire d'équipement de mobilité devrait obtenir et se familiariser avec les exigences et les restrictions du permis de conduire pour ses clients. Un lien pratique vers ces agences est: www.thedsaa.org.

- 2.8 Si un client envisage de changer ou de remplacer son équipement adaptatif par un type qui a des caractéristiques fonctionnelles différentes (c.-à-d. passer d'une commande manuelle pousser/angle droit à un contrôle pousser/tourner), ces procédures doivent également être suivies. Une évaluation mise à jour doit être obtenue auprès d'un spécialiste de la mobilité professionnelle.

REMARQUE: Les spécialistes certifiés en réadaptation des conducteurs (SCRC) sont les premiers choix fortement recommandés par l'ANCEM pour satisfaire aux exigences minimales ci-dessus. L'ANCEM recommande l'instruction et formation du conducteur derrière le volant. L'ANCEM exige que le conducteur reçoive une orientation opérationnelle de l'équipement installé. L'ANCEM recommande l'instruction derrière le volant si le conducteur est nouveau à des contrôles de conduite adaptatifs ou leurs compétences ou équipement ont changé.

Pour plus d'informations sur un SCRC, visitez ASRC, l'Association pour les Spécialistes de la Réadaptation des Conducteurs à www.driver-ed.org.

3 MEILLEURES PRATIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 1 de 4

Intention

Pour décrire les "Meilleures Pratiques" Générales qui s'appliquent dans toutes les Lignes Directrices de l'ANCEM.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Exigences

- 3.1 Tout l'équipement de mobilité doit être installé conformément aux exigences et aux instructions du fabricant. Tout l'équipement doit être installé par, ou l'installation supervisée en personne par, une personne qualifiée formée sur cet équipement spécifique. Lorsque supervisé, le nom du superviseur doit figurer sur le document d'acceptation avec le nom du technicien d'installation, et le superviseur assume la responsabilité du travail effectué. Une certification courante (ou une lettre d'autorisation) du fabricant de l'équipement doit figurer dans le dossier au nom du technicien d'installation et/ou du superviseur (ou au nom du concessionnaire pour une lettre d'autorisation).
- 3.2 Les certificats de formation du fabricant (ou lettres d'autorisation) qui ne comportent pas de date d'expiration n'expirent pas, à moins que le fournisseur n'ait reçu par écrit une notification d'expiration du fabricant émetteur.
- 3.3 Les instructions et/ou manuels d'installation du fabricant doivent être facilement accessibles par les techniciens de service et d'installation du concessionnaire.
- 3.4 Aucune attaches ou autres composants installés par le concessionnaire ne doivent endommager, à moins que les exemptions Rendre Inopérant ne le permettent, tel que décrit à la Section 1.7, ou autrement réduire la performance de l'équipement d'origine. Ceci inclut mais n'est pas limité au carburant, aux freins et aux performances électriques.
- 3.5 Tout Le Câblage:
 - Doit être codé en couleur.
 - 1* Doit être protégé avec le dispositif de protection approprié (disjoncteur / fusible).
 - 2* Doit être correctement acheminé loin de la chaleur, des pièces mobiles et des bords tranchants.
 - 3* Les circuits doivent être indiqués sur les schémas d'acheminement des câbles et schémas, qui décrivent les disjoncteurs, les tailles des fusibles, les autres dispositifs électriques et les emplacements.
 - 4* Les diagrammes doivent être conservés dans le fichier permanent du client du concessionnaire.
 - 5* Doit être correctement tissé.
 - 6* Doit être approuvé pour un usage automobile.
- 3.6 Tous Les interrupteurs:
 - 7* Doivent être étiquetés pour la fonction, la direction et être éclairé comme requis par la NFSVM 101.
 - 8* Doit être espacé pour éviter toute opération involontaire.
 - 9* Doit être résistant aux intempéries.
 - 10* Doit rencontrer ou dépasser les normes automobiles actuelles.

3 MEILLEURES PRATIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 2 de 4

- 3.7 Connexions De Fil:
- Doivent satisfaire ou dépasser les spécifications OEM ou les normes SAE applicables pour les exigences électriques et recommandations de meilleures pratiques. Reportez-vous à la Section 6, Spécifications Électriques Générales.
- 3.8 Pour les exigences électriques et les recommandations relatives aux Meilleures Pratiques électriques, se reporter à la Section 6, Spécifications Électriques Générales.
- 3.9 Le coupe-plasma et l'équipement de soudage ne doit être utilisé qu'après avoir débranché la batterie du véhicule; correctement mise à la terre le véhicule et suivre toutes les-procédures OEM prescrites.
- 3.10 Toutes les ouvertures créées pendant le processus de conversion doivent être correctement scellées à l'aide d'un produit d'étanchéité approuvé par le fabricant ou d'un produit d'étanchéité approprié.
- 3.11 Tous les composants exposés et les modifications du véhicule doivent être exempts de bavures et de bords tranchants.
- 3.12 Les raccords de plomberie filetés qui nécessitent un scellant doivent être scellés conformément aux spécifications du fabricant de l'équipement.
- 3.13 Le client doit toujours recevoir un manuel d'utilisation qui fournit des informations de service, des exigences de maintenance et des instructions d'utilisation pour l'équipement installé par le concessionnaire d'équipement de mobilité, pour chaque dispositif non inclus dans le manuel d'utilisation du véhicule OEM. Toute conséquence potentielle sur la garantie OEM doit être discutée et documentée avec le consommateur.
- 3.14 Les soudeurs certifiés doivent effectuer toutes les soudures. Ces soudeurs doivent être agréés, certifiés ou autrement accrédités pour le type de soudure effectué; par leur état, et/ou en possession de leurs qualifications de certification American Welding Society applicables ou se conformer aux exigences de soudage ANCEM Canada. Le soudeur certifié n'a pas besoin d'être un employé direct du concessionnaire, mais la documentation doit être conservée.
- 3.15 Seul l'outil de sertissage spécifié par le fabricant du terminal ou du connecteur doit être utilisé.
- 3.16 Le Poids Nominal Brut Du Véhicule (PNBV) ne doit pas être dépassé. La capacité de charge du véhicule doit être suffisante pour l'utilisation prévue. Reportez-vous à la définition du Poids Nominal Brut Des Véhicules à l'Annexe C.
- Le défaut de respecter le PNBE et/ou le PNBV maximum d'un fabricant peut entraîner une défaillance prématurée des systèmes du véhicule ou des composants individuels.
 - La stabilité et les caractéristiques de conduite d'un véhicule en surpoids peuvent être affectées. La garantie OEM d'un véhicule en surpoids peut également être annulée.
 - Si une modification ajoute le moindre de 45 kg (100 lb) ou 1.5% du PNBV du véhicule en poids additionnel, une étiquette "Avertissement: Réduction de la Capacité De Charge" indiquant la réduction de la capacité de charge doit être apposée sur le véhicule à moins de 1 po de la Plaque De Pneu existante (étiquette). L'intention de ceci est d'enregistrer les effets cumulatifs de l'ajout de nombreuses pièces d'équipement à un véhicule.
- 3.17 Ni le poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) avant ni le poids arrière ne doivent être dépassés.
- 3.18 Toutes les ceintures abdominales installées par le concessionnaire de la mobilité traverseront l'occupant au "Point H".

3 MEILLEURES PRATIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 3 de 4

3.19 Lorsqu'un fabricant d'équipement de mobilité ne fournit pas un fil de mise à la terre désigné mais utilise des boulons de fixation pour une source de mise à la terre, l'installateur doit s'assurer que tout sous-revêtement, peinture, rembourrage ou tapis qui pourraient limiter le trajet de masse conducteur (négatif). L'installation d'une courroie de mise à la terre indépendante du moteur de l'unité au panneau de carrosserie du véhicule le plus proche assurera une source de masse continue. Remarque: Assurez-vous que le mouvement de l'équipement de mobilité n'interfère pas avec les câbles d'alimentation ou de mise à la terre. Une courroie de mise à la terre supplémentaire, installée entre la borne négative de la batterie et la carrosserie du véhicule ou entre le démarreur et le châssis du véhicule, sera installée quand tout type d'équipement de mobilité électrique sera installé. Le calibre du câble de masse doit être identique ou supérieur au câble d'alimentation fourni par le fabricant de l'équipement de mobilité. Le câble sera un produit de type automobile cuivre multibrin. Veuillez consulter les procédures OEM. Reportez-vous à la Section 6.5 pour plus de détails sur une courroie de mise à la terre supplémentaire.

3.21 Les concessionnaires PAQ ANCEM doivent disposer de tous les équipements et outils nécessaires pour se conformer aux instructions d'installation du fabricant. Le type/modèle d'équipement utilisé doit être capable (gamme, précision et unité de mesure appropriée) pour les mesures et/ou spécifications données dans les instructions ou la norme. Au minimum, le concessionnaire doit avoir l'équipement suivant à chaque emplacement:

- Balances À Quatre Coins Calibrées
- Multi-Mètre¹ (utilisé pour la continuité et les mesures électriques, ohms et volts)
- Cric et chandelles, ou palan de véhicule
- Outils de sertissage de type approprié pour les connecteurs utilisés dans l'atelier
- Compresseur d'air et outils pneumatiques ou outils appropriés avec ou sans fil
- Clé Dynamométrique Calibrée

¹ - si le multimètre est utilisé pour des données d'acceptation quantitatives, il doit être calibré**

3.22 Exigences d'Étiquetage

Les Fabricants (comprend les fabricants de l'étape finale) - doivent étiqueter leur production automobile conformément aux règlements applicables, notamment le Code of Federal Regulations (CFR), la Loi sur la Sécurité des Véhicules À Moteur (Canada), les Normes Fédérales de Sécurité des Véhicules À Moteur (NFSVM) et les Normes de Sécurité des Véhicules À Moteur du Canada (NSVMC), aux endroits requis sur le véhicule. Par exemple, Étiquette de certification, Étiquette de Pneu / Plaque du véhicule, Étiquettes de coussin gonflable, étiquettes d'émissions et diverses autres étiquettes, selon le cas.

Retoucheurs - doivent étiqueter leur production de véhicules conformément aux règlements applicables, notamment le Code of Federal Regulations (CFR), la Loi sur la Sécurité des Véhicules À Moteur (Canada), les Normes Fédérales de Sécurité des Véhicules À Moteur (NFSVM) et les Normes de Sécurité des Véhicules À Moteur du Canada (NSVMC); emplacements sur le véhicule. Par exemple, l'étiquette Retoucheur et l'Étiquette de pneu / Plaque du véhicule, et l'étiquette de réduction de capacité de charge, selon le cas.

Modificateurs (concessionnaires) - doivent étiqueter leurs véhicules modifiés conformément à 49 CFR Partie 595.7 et les Lignes Directrices de l'ANCEM. Par exemple, l'étiquette PAQ, l'étiquette Rendre Inopérant et l'étiquette de réduction de capacité de charge.

3 MEILLEURES PRATIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 4 de 4

3.23 Les concessionnaires de l'ANCEM sont tenus d'installer tout l'équipement adaptatif qu'ils vendent ou doivent satisfaire aux exigences suivantes s'ils expédient du matériel adapté non installé (en vrac) pour un consommateur.

- Le client doit être informé que certains équipements adaptatifs sont expédiés en vrac et qu'une personne autre que le concessionnaire installera l'équipement adaptatif
- Le concessionnaire de vente doit prendre des dispositions avec un autre concessionnaire de l'ANCEM dûment accrédité pour installer l'équipement expédié en vrac. De tels arrangements doivent être dans le dossier.
- Le concessionnaire de vente doit vérifier que les exigences de 3.1 et 3.2 sont respectées.
- Le technicien d'installation possède la certification actuelle appropriée du fabricant de l'équipement expédié en vrac.
- La documentation doit être conservée dans le fichier du client indiquant qui a installé l'équipement expédié en vrac.
- Les équipements expédiés en vrac doivent être expédiés directement au concessionnaire installateur.
- Le véhicule doit être étiqueté quand l'équipement est installé.

4 PRATIQUES DE SERVICE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 décembre 2013

Page 1 de 4

Intention

Décrire les pratiques minimales de service attendues de tous les concessionnaires de l'ANCEM qui vendent ou entretiennent des véhicules modifiés ou de l'équipement adapté à/pour des clients ou des utilisateurs finaux.

Portée

Ces pratiques de service s'appliquent à tous les concessionnaires ANCEM qui vendent ou entretiennent des véhicules modifiés ou des équipements adaptatifs à/pour des clients ou des utilisateurs finaux.

Exigences

4.1 Réactivité Du Service:

C'est une pratique obligatoire pour tous les concessionnaires ANCEM de fournir aux clients une réponse de service 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Les concessionnaires ANCEM doivent avoir un système en place qui permet aux clients d'accéder facilement à un service de répondeur après les heures d'ouverture, à un numéro de téléphone de service ou à un numéro de téléavertisseur de service. Par la suite, les concessionnaires ANCEM doivent répondre rapidement à un appel de service et fournir une assistance d'urgence, le cas échéant. Il est fortement recommandé au concessionnaire de décrire son système de réponse par écrit, maintenu avec les autres procédures d'exploitation standard du concessionnaire.

Le préposé au service après les heures de travail devrait:

1. Répondre dans les 30 minutes à un appel de service.
2. Vérifier que la situation ne met pas la vie en danger.
3. Confirmer si le problème est lié à la conversion.
4. Essayer de parler au client à travers d'une procédure d'action corrective/de secours d'urgence.
5. Confirmer que le client a effectué les actions correctives nécessaires et peut se rendre en toute sécurité à sa destination, et conseiller au client de rappeler avec d'autres problèmes.

REMARQUE: Si le client ne peut pas effectuer l'action corrective, le concessionnaire doit informer le client qu'une personne de service sera envoyée.

Si une personne de service après les heures d'ouverture doit être envoyée pour un appel routier:

1. La personne de service doit confirmer que le client se trouve dans un endroit sûr et confirmer les directions nécessaires pour trouver le client.
2. La personne de service doit informer le client que le service d'urgence sera probablement une réparation temporaire, destinée uniquement à amener le client en toute sécurité à sa destination. Par conséquent, un rendez-vous de service ultérieur doit être planifié pendant les heures de service normales.
3. La personne de service doit confirmer l'heure d'arrivée approximative.
4. La personne de service doit confirmer le coût approximatif de l'appel de service (si le service n'est pas couvert par la garantie).

4.2 Qualifications Du Personnel De Service:

Le personnel désigné par un concessionnaire de l'ANCEM pour entretenir et réparer l'équipement de mobilité doit connaître et être certifié par le fabricant sur l'équipement particulier devant être installé, réparé ou réparé. Le concessionnaire ANCEM chargé de l'entretien doit faire certifier le personnel de service pour réparer le niveau

4 PRATIQUES DE SERVICE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 décembre 2013

Page 2 de 4

d'équipement vendu par le concessionnaire au client. Des exceptions telles que des réparations temporaires destinées à guider le client vers la sécurité jusqu'à ce que des réparations permanentes puissent être effectuées, comme décrit en 4.1, sont permises lorsqu'elles ne sont pas évitables.

4.3 Pratiques Pour Fournir Des Services Avant-Vente:

L'achat d'un véhicule adapté à l'usage d'une personne handicapée sans que l'individu se familiarise d'abord avec le véhicule et son équipement présente de nombreux problèmes et risques potentiels. Puisque ces véhicules modifiés ont généralement un niveau de composants personnalisés pour une facilité d'utilisation sûre et optimale, il est essentiel que le client/l'utilisateur final se familiarise et interagisse avec ces composants et équipements avant de s'engager à les acheter.

Au début du processus de vente, le concessionnaire ANCEM doit fournir à tous les clients une copie du plus récent guide de référence ou site Web approuvé par l'ANCEM pour sélectionner et acheter des véhicules et des équipements adaptés afin qu'ils puissent être informés sur le processus et les facteurs l'achat de véhicules et d'équipement adaptés et la sélection du concessionnaire pour fournir l'équipement et le service.

Remarque: Référence Section 2: Sous-sections 2.1 et 2.3 de la Documentation Aux Consommateurs pour les recommandations pertinentes Avant La Vente, se reporter également à la section 4.5.2.

4.4 Pratiques Pour Fournir Des Services De Pré-Livraison:

Une fois que la prescription d'équipement adaptable, les spécifications et les conditions de vente entre le concessionnaire ANCEM et le client et/ou la partie de financement sont convenus, le processus de modification adaptative peut commencer. Avant la livraison du véhicule adapté, et en fonction de la complexité de l'ensemble des modifications, les essais "mi-conversion" et "finale" sont une composante de service attendue de la vente réussie. Une note spéciale pour les conducteurs utilisant un équipement adaptatif, un essai mi-conversion et finale avec l'utilisateur final ou le client présent est prévue à l'emplacement du concessionnaire pour finaliser les ajustements de l'équipement, déterminer les points d'arrimage, les dimensions de la ceinture thoracique, etc. (se référer à la section 2.2). De plus, dans de telles situations, il est fortement recommandé à un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, lorsqu'il est disponible, de participer activement au processus d'adaptation afin que l'utilisateur final puisse utiliser l'équipement en toute sécurité et efficacement.

Remarque: Le concessionnaire doit fournir autant de préavis que possible lors de la planification de ces essais.

4.5 Pratiques Pour Fournir Des Services Après Livraison:

4.5.1 Accords De Concessionnaires De Services Après-Vente:

Sur la base de l'engagement de l'ANCEM à l'égard de l'expérience et du résultat global du client handicapé, l'ANCEM exige que tous les concessionnaires qui vendent des véhicules équipés de produits de mobilité s'assurent que le contenu de l'Annexe B est respecté.

Une zone de service est définie comme une zone à l'intérieur de laquelle un concessionnaire de l'ANCEM peut raisonnablement servir les clients au niveau de service attendu des concessionnaires de l'ANCEM dans l'attente que le client revienne au concessionnaire pour l'entretien et les réparations. La définition de cette proximité a pour but de fournir aux clients qui achètent un véhicule, un équipement adapté, ou les deux, une distance raisonnable pour se déplacer pour les réparations. Le concessionnaire ANCEM d'entretien devrait être certifié pour réparer le niveau d'équipement vendu au client.

4 PRATIQUES DE SERVICE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 décembre 2013

Page 3 de 4

4.5.2 Fausse Déclaration Sur La Disponibilité Du Service Après-vente:

Sans avoir d'abord établi des contrats de service écrits entre les concessionnaires, aucun membre de l'ANCEM ne doit affirmer ou impliquer à un client ou client potentiel qu'à la suite d'une vente, UN MEMBRE DE L'ANCEM peut ou fournira le service au véhicule ou au matériel adaptatif.

4.5.3 Formation Et Démonstration De L'Utilisation Du Matériel Après-Vente:

Le concessionnaire ANCEM doit démontrer l'utilisation et la maintenance correctes de l'équipement à l'utilisateur final/opérateur de l'équipement de mobilité. Cette démonstration et cette formation doivent inclure l'ajustement et l'utilisation appropriés des systèmes d'attache de fauteuil roulant et des systèmes de retenue des fauteuils roulants inclus (se référer à www.travelsafer.org). En outre, il est fortement recommandé de permettre à l'utilisateur final/opérateur de démontrer sa compétence dans l'utilisation de tous les systèmes vendus ou fournis par le concessionnaire.

4.5.4 Documentation Après-Vente:

4.5.4.1 Documentation Sur l'Acceptation Du Véhicule: Un véhicule modifié doit comporter un ensemble de documents de livraison et un document d'acceptation du véhicule signé par le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité avant la remise du véhicule au client. Composants de la documentation d'acceptation du véhicule:

- Coordonnées du client;
- Inspection finale du véhicule et de l'équipement adapté;
- Ajustement final du client;
- Essai routier du véhicule;
- La formation en cours d'emploi du client et d'autres utilisateurs;
- Acceptation du client;
- Conditions de libération du véhicule.
- Le client a été informé qu'une assurance supplémentaire couvrant l'équipement adaptatif est généralement recommandée et peut être requise

4.5.4.2 Autre documentation: De plus, le concessionnaire ANCEM doit fournir au moins la documentation suivante au client ou à l'utilisateur final au plus tard lors de la livraison finale du véhicule modifié ou de l'équipement de mobilité installé:

- Les manuels d'opération/d'utilisateur/de garantie originaux pour chaque item d'équipement installé qui ne sont pas inclus dans le manuel d'utilisation du véhicule.
- Le concessionnaire doit conserver un schéma de circuit électrique et de routage de fil, en format schématique. Peut être fourni au client si demandé.
- Un calendrier d'entretien préventif détaillant la maintenance requise pour tous les équipements installés.
- La vente, l'installation ou la réparation sous la garantie écrite du concessionnaire ANCEM détaillant tous les articles couverts avec les composants des pièces et travail séparément adressée au client afin de comprendre clairement ce qui est et n'est pas inclus.
- Copies originales des garanties du fabricant. Le concessionnaire ANCEM est tenu d'enregistrer

4 PRATIQUES DE SERVICE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 décembre 2013

Page 4 de 4

- toutes les garanties auprès des fabricants d'équipement. Une déclaration de confidentialité signée peut être requise.
- Selon le 49 CFR 595, une liste de la NFSVM ou des parties de celle-ci avec lesquelles le véhicule pourrait ne plus être conforme et la nouvelle capacité de charge du véhicule si les modifications ont réduit la capacité de charge de plus de 100 kg (220 lb). Le concessionnaire doit indiquer si le poids du fauteuil roulant de l'utilisateur est inclus dans la capacité de charge disponible. Le concessionnaire ANCEM doit conserver une copie pendant 7 ans. S'applique aux membres régis par la loi américaine.

5 POIDS NOMINAL DU VÉHICULE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 23 novembre 2016

Page 1 de 2

Intention

Lors de la modification des véhicules destinés aux personnes handicapées, une attention particulière doit être portée au poids de l'équipement ajouté et à l'effet qu'il pourrait avoir sur les caractéristiques de conduite du véhicule. L'ajout d'équipement peut compromettre la capacité de charge disponible, ou le PNBV (poids nominal brut du véhicule), soit le PNBE (poids nominal brut sur l'essieu) ou le PNT (poids nominal au timon) peut être dépassé. Si l'une de ces cotes de poids est compromise, les caractéristiques de conduite sécuritaire du véhicule peuvent être compromises, ce qui peut causer des défaillances prématurées du système ainsi que la fonctionnalité de freinage et de direction qui pourraient entraîner une défaillance catastrophique.

Portée

Tous les véhicules vendus contenant des équipements de mobilité ou modifiés avec des équipements ou des composants de mobilité.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 5.1 Tous les véhicules doivent être évalués avant toute modification afin de déterminer si le PNBV, le PNBE et le PNT du véhicule (selon le cas) ne seront pas dépassés et si la capacité de charge disponible est suffisante pour accommoder la charge utile prévue en utilisation normale.
Remarque: Référez-vous au document de l'Organigramme Du Processus d'Analyse Des Poids (PAQ-F30) et à la feuille d'instructions des meilleures pratiques d'Analyse Des Poids (PAQ-117) pour obtenir des informations plus détaillées et une assistance. Ces documents se trouvent sur le centre de documentation du site web de l'ANCEM.
- 5.2 Une analyse de poids à quatre coins doit être effectuée et documentée quand le moindre de 1.5% du PNBV ou de 45 kg (100 lb) ou plus de poids net est ajouté à un véhicule après modification.
- 5.3 Le dépassement du PNBV, du PNBE ou du PNT d'un véhicule est interdit par la loi Fédérale.
- 5.4 À la fin de la modification, la capacité de charge disponible d'un véhicule ne doit pas être inférieure aux positions assises désignées (PAD) multipliée par 68 kg (150 lb). Dans le but de déterminer la capacité de charge, les positions d'arrimage des fauteuils roulants occupés sont comptées comme PAD et 68 kg (150 lb) doit être attribué à l'occupant du fauteuil roulant et le poids du fauteuil roulant est considéré comme une cargaison **. Un véhicule modifié avec une capacité de charge insuffisante ne doit pas être livré. (** Ne s'applique pas pour définir la Capacité d'Allocation Des Places sur la plaque-étiquette des Pneus au Canada.)
- 5.5 Il incombe au client de charger le véhicule en toute sécurité. Dans des circonstances où le client a des marchandises supplémentaires (y compris des dispositifs de mobilité) qui pourraient surcharger le véhicule quand toutes les places assises désignées sont occupées, le concessionnaire doit fournir des conseils sur la façon de charger le véhicule en toute sécurité. Le poids combiné des occupants et du chargement ne doit jamais dépasser la capacité de charge du véhicule.
- 5.6 Selon 49 CFR Partie 595: Si la capacité de charge du véhicule après modification est réduite de 100 kg (220 lbs) ou plus, la nouvelle capacité de charge doit être divulguée au client. Lors de la fourniture de cette information, le concessionnaire doit indiquer si le poids du fauteuil roulant de l'utilisateur est ou n'est pas inclus dans la capacité de charge disponible. Le formulaire de divulgation Rendre Inopérant peut être utilisé à cette fin. Reportez-vous à

5 POIDS NOMINAL DU VÉHICULE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 23 novembre 2016

Page 2 de 2

la section 1 pour plus d'informations. S'applique aux membres régis par la loi américaine.

- 5.7 Lors de l'installation de dispositifs de levage ou de transport de scooter et de fauteuil roulant montés à l'arrière, le poids nominal de la timon (PNT) ne doit pas être dépassé. La modification ou l'ajout d'un récepteur d'attelage est interdit à moins d'être approuvé par des informations trouvées dans des sources telles que le manuel du propriétaire, le document incomplet du véhicule, le bulletin du concessionnaire ou, si le véhicule est équipé d'un ensemble de remorquage OEM. Dans la plupart des cas, le constructeur du véhicule spécifie la capacité de remorquage, qui détermine le poids nominal de la timon. Les garanties du fabricant et/ou la conformité à l'essai de collision arrière "intégrité du système de carburant" NFSVM/NSVMC 301 peuvent être annulées si les récepteurs d'attelage OEM sont modifiés ou si des récepteurs d'attelage de rechange sont ajoutés.
- 5.8 Si une modification ajoute le moindre d'un et demi pour cent (1.5%) du PNBV du véhicule ou de 45 kg (100 lb) en poids supplémentaire, la réduction de la capacité de charge doit être déterminée et une étiquette indiquant la Capacité De Charge Réduite indiquant la quantité de poids dont la capacité de charge a été réduite par rapport à l'original doit être apposée sur le véhicule à moins de 1 po de la Plaque de Pneu existante (étiquette). Le but de ceci est d'enregistrer les effets cumulatifs de l'ajout de nombreuses pièces d'équipement à un véhicule.
- 5.9 Il est fortement recommandé que le consommateur soit informé de la capacité de charge du véhicule après modification afin d'assurer la sécurité du consommateur.

6 SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 5

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Spécifications Électriques Générales.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

6.1 Interrupteurs

Tous les dispositifs de commutation, dans le compartiment du conducteur, doivent être conformes aux normes fédérales de sécurité applicables aux véhicules à moteur (NFSVM/NSVMC). Les interrupteurs installés à l'extérieur du véhicule doivent être étanches.

6.2 Connecteurs

Pour toutes les connexions, suivez les instructions du fabricant en utilisant la technique et les matériaux appropriés. Si des connexions serties sont utilisées, seul le type OEM ou équivalent sera autorisé. Aucun connecteur électrique auto-dénudant ne doit être utilisé dans toute installation d'équipement adaptatif. Toutes les connexions électriques extérieures doivent être étanches. Les connecteurs doivent être correctement dimensionnés/cotés pour le calibre de fil et la charge correspondantes.

6.3 Tailles Et Types De Fils

Tout le câblage ajouté doit être dimensionné pour répondre aux spécifications du fabricant de pièces de rechange. S'il est nécessaire d'allonger un fil d'équipement d'origine, il faut faire extrêmement attention à ce que le fil allongé puisse supporter les charges électriques de fonctionnement requises avec suffisamment de réserve pour éviter toute surchauffe. Ce n'est qu'alors que les fils du même type, de la même couleur et du même calibre doivent être utilisés. De plus, si le fil à allonger est identifié comme faisant partie d'un circuit multiplexé, le fil nouvellement rallongé doit être testé pour s'assurer qu'aucune résistance significative n'est ajoutée au circuit. Tout le câblage ajouté doit être approuvé pour usage automobile SAE.

6.4 Routage De Fil/Câble

Le câblage doit être approuvé par la SAE pour un usage automobile et doit être coloré ou étiqueté pour faciliter l'identification du service. Les couvertures de protection du harnais doivent être utilisées pour éviter les abrasions et les conditions d'usure que l'on trouve généralement dans ou sous les véhicules. Les harnais de câblage doivent être correctement acheminés, retenus, avoir une longueur suffisante et être supportés pour accommoder tout mouvement résultant de l'utilisation de l'équipement de mobilité. Les attaches doivent être utilisées pour retenir (porter le poids) du harnais et être placées à une distance maximale de 18 po. Remarque: Veillez à ne pas

6 SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 2 de 5

compromettre la capacité de charge ou la capacité de volume des pinces de harnais OEM si elles sont utilisées comme points de fixation. Le câblage supplémentaire ne doit pas être attaché aux systèmes d'origine de carburant, d'hydraulique ou d'évaporation du véhicule. Le blindage/l'isolation des composants à haute température (silencieux, tuyaux d'échappement, collecteurs, convertisseurs catalytiques, etc.) doit être maintenu en permanence. Des œillets ou des connecteurs d'alimentation doivent être utilisés chaque fois que des fils traversent des panneaux métalliques (pare-feu/panneau de tableau de bord, planchers, bourrages de portes). Toutes les entrées de fil dans l'habitacle doivent être scellées pour empêcher l'intrusion d'éléments atmosphériques ou de vapeurs nocives.

6.5 Installations De Batterie

Toutes les batteries doivent être installées conformément à toutes les recommandations du fabricant et doivent être installées de manière à permettre facilement l'accès à la maintenance. Chaque fois qu'une batterie est installée à l'intérieur d'un véhicule, les dispositions suivantes s'appliquent:

- 1) **SEULEMENT** une batterie scellée de type gel non-déversable doit être utilisée et doit être installée dans une boîte qui est clairement marquée "**AVERTISSEMENT! REMPLACER SEULEMENT AVEC UNE BATTERIE À CELLULE GEL NON-DÉVERSANTE SCÉLÉE**"
- 2) La batterie doit être solidement fixée de manière à éviter le court-circuit et peut rester en place pendant un impact de véhicule;
- 3) La batterie doit être installée dans un endroit qui ne gêne pas l'accès au fauteuil roulant ou l'entrée ou la sortie de passager;
- 4) Le câblage de la batterie doit être conforme aux normes SAE en vigueur.

6.6 Considérations Sur La Batterie

Lors de l'installation d'un équipement de mobilité électrique alimenté par la batterie du véhicule, il est important d'équilibrer la charge des deux côtés de la batterie. Les véhicules récents peuvent être équipés de systèmes de surveillance de batterie intelligents qui exigent des précautions particulières lors de la connexion au système d'alimentation du véhicule. Ces systèmes de surveillance de batterie peuvent être identifiés par une enceinte supplémentaire faisant généralement partie d'une borne négative. Le manuel du propriétaire du véhicule identifiera également avec une illustration. Les instructions du fabricant de l'équipement de mobilité lors de l'installation doivent être suivies des précautions suivantes:

- 6.6.1 Si une batterie de véhicule n'a PAS de Capteur de batterie OEM, une bande de mise à la terre supplémentaire doit être installée entre la borne négative de la batterie et la carrosserie du véhicule. Le calibre du câble de masse doit être identique ou supérieur au câble d'alimentation fourni par le fabricant de l'équipement de mobilité. Le câble doit être un produit de type automobile en cuivre multibrin isolé noir.
- 6.6.2 Si une batterie de véhicule A un capteur de batterie OEM, la bande de mise à la terre de l'appareil de mobilité doit être installée directement sur un corps de point de masse spécifié par le fabricant sur le véhicule. Le calibre du câble de masse doit être identique ou supérieur au câble d'alimentation fourni par le fabricant de l'équipement de mobilité. Le câble doit être un produit de type automobile en cuivre multibrin isolé noir.
- 6.6.3 Si une batterie de véhicule n'a PAS de Capteur de batterie OEM et que le fabricant d'Équipement De Mobilité possède un harnais de fils positif et négatif, aucune bande de mise à la terre supplémentaire ne doit être installée entre la borne négative de la batterie et le point de masse.

6 SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 3 de 5

- 6.6.4 Si une batterie de véhicule a un Capteur de batterie OEM et que le fabricant d'Équipement De Mobilité possède un harnais de fils positif et négatif, le négatif est attaché au point de masse du véhicule près de la batterie mais PAS à la borne de batterie.
- 6.6.5 Si une batterie de véhicule n'a pas une capacité suffisante pour faire fonctionner l'Équipement De Mobilité en cours d'installation sans compromettre les fonctions installées par le fabricant, une alimentation supplémentaire pour l'équipement de mobilité doit être installée. Si cette alimentation est une batterie, elle doit être conforme aux lignes directrices de 6.8. L'opérateur doit être informé de l'emplacement et des exigences de charge de la batterie s'il n'est pas automatique.

6.7 Systèmes d'Alimentation De Secours

Communément appelé Systèmes De Secours À Batterie. Une modification du véhicule qui modifie le système de contrôle principal OEM avec un système défini comme "Contrôles Principaux De Haute Technologie" doit être équipée d'un Système d'Alimentation De Secours qui permettra à l'opérateur de contrôler efficacement le véhicule en cas de perte de puissance primaire au système de contrôle principale de haute technologie. Ce Système d'Alimentation De Secours doit être installé conformément aux instructions du fabricant de l'équipement. L'installateur doit confirmer que la commande du véhicule avec le système d'alimentation de secours engagé peut être obtenue au niveau de compétence du conducteur principal et indiquer comment le système d'alimentation de secours a été engagé afin que le besoin de cet engagement puisse être résolu.

- 6.7.1 Si la Modification Du Véhicule est Électrique, le Système d'Alimentation De Secours doit s'enclencher pour gérer des situations telles que la perte d'Alimentation, la mise à la terre ou un court-circuit dans la source d'alimentation principale.
- 6.7.2 Le calendrier de maintenance/d'entretien du fabricant de l'équipement doit être transmis au conducteur principal du véhicule afin que le Système d'Alimentation De Secours puisse être correctement entretenu.
- 6.7.3 Le véhicule doit porter une étiquette indiquant qu'il a un Système d'Alimentation De Secours installé de sorte que tout entretien du véhicule puisse être effectué en toute sécurité pour le ou les techniciens du véhicule effectuant le travail et sans dommages ou changements de paramètres survenant au Système d'Alimentation De Secours.

6.8 Protection De Circuit

Sauf indication contraire du fabricant de l'équipement, chaque circuit électrique doit être muni d'un dispositif de protection des circuits à moins de 18 po de l'alimentation électrique. La taille du dispositif de protection du circuit sera conforme aux spécifications du fabricant du produit.

Tous les dispositifs de protection des circuits situés dans le compartiment moteur du véhicule doivent être positionnés de manière à protéger contre les effets de la chaleur, de l'eau et d'autres éléments environnementaux. Toutes les bornes exposées doivent être protégées pour éviter la corrosion.

6 SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 4 de 5

6.9 Point De Jonction Au Sol

Les fils de isolés doivent avoir un calibre, une dimension et une longueur suffisantes pour supporter la somme des courants fournis par le câblage du (des) côté (s) d'alimentation. Une fois la mise à la terre correctement établie, la continuité à la terre doit être testée pour vérifier son bon fonctionnement.

L'utilisation de bornes de mise à la terre dentelées ou d'une rondelle peut être utilisée sur des surfaces peintes tant que des techniques d'installation appropriées sont utilisées. Un outil approprié doit être utilisé, permettant un couple suffisant pour forcer le tranchant du terminal ou de la rondelle à travers la (les) couche (s) de peinture et doit fournir et vérifier qu'une mise à terre adéquate a été établie. Les points de jonction au sol doivent être accessibles pour l'entretien et protégés de l'eau, des embruns salés et d'autres conditions environnementales défavorables.

6.10 Documentation

Les diagrammes de circuits électriques, les acheminements de câbles et les manuels d'entretien, pour tous les composants et systèmes électriques installés par le concessionnaire d'équipement de mobilité, doivent être mis à la disposition du client sur demande. Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit conserver une copie de ces diagrammes et manuels.

6.11 Étiquetage

Tous les disjoncteurs et les solénoïdes doivent être étiquetés. L'étiquette doit clairement identifier la fonction spécifique du produit. Toutes les étiquettes doivent être résistantes aux intempéries et conçues pour rester collées et être lisibles pendant toute la durée de vie du produit.

REMARQUE: Des informations détaillées concernant la section 6 susmentionnée peuvent être obtenues en se référant aux documents SAE actuels suivants.

- SAEJ156 Liens Fusibles
- SAEJ163 Câbles À Basse Tension et Bornes De Câbles et Pincés À Épissés
- SAEJ378 Câblage De Moteur Marin
- SAEJ541 Chute De Tension pour Les Circuits De Démarrage
- SAEJ553 Disjoncteurs
- SAEJ554 Fusibles électriques (Type À Cartouche)
- SAEJ561 Bornes Électriques - Type À Cosses Et À Oeillets
- SAEJ858 Bornes Électriques Type À Lame
- SAEJ928 Type De Borne Et De Prise Électrique
- SAEJ1127 Câble De Batterie
- SAEJ1128 Câble Primaire À Basse Tension
- SAEJ1284 Fusibles Électriques Type À Lame
- SAEJ1291 Câblage d'Automobiles, de Camions, de Tracteurs Routiers, de Remorques et d'Autocars.
- SAEJ1725 Modifications Structurelles Pour Les Véhicules Sous Licence Personnelle Afin De Répondre Aux Besoins De Transport Des Personnes Handicapées
- SAEJ1903 Commandes De Conducteur Adaptatives Pour L'automobile, Manuel
- SAEJ2092 Essai Des Élévatrices Pour Fauteuils Roulants Pour Entrée Ou Sortie D'un Véhicule Sous Licence Personnelle

6 SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 5 de 5

SAEJ2093 Considérations Relatives À La Conception Des Élévatrices Pour Fauteuils Roulants Pour L'entrée
Ou La Sortie D'un Véhicule Sous Licence Personnelle
SAEJ2094 Modifications De Véhicule Et De Contrôle Pour Les Conducteurs Ayant Des Problèmes Physiques
Terminologie Des Handicaps

Tout ou une partie des documents ci-dessus sont disponibles à un prix minime auprès de la Society of Automotive Engineers à l'adresse suivante:

Society of Automotive Engineers
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA 15096-0001
Numéro de téléphone: (412) 776-4841
www.sae.org

7 DÉFINITION DES DISPOSITIFS HAUTE TECHNOLOGIE ET BASSE TECHNOLOGIE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 décembre 2013

Page 1 de 1

Intention

Définir à des fins de concessionnaires ANCEM, les installations d'équipement adaptatif Haute Tech et Basse Tech.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

7.1 Définition De La Haute Technologie

Les dispositifs de haute technologie ("Haute Tech") sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

- 1) Dispositifs capables de commander les fonctions du véhicule ou les commandes de conduite, **et**
- 2) Opérer avec un système logique conçu, ou une interface ∞ / intégrer avec un système électronique du véhicule.

7.1.1 Exemples De Haute Tech:

7.1.1.1 Exemples de contrôle de conduite primaire:

- a.A) systèmes de gaz/freinage assistés;
- a.B) frein de stationnement assisté intégré à un système de gaz/de freinage assisté;
- a.C) systèmes de direction à effort réduit;
- a.D) système de direction horizontale;
- a.E) systèmes de freinage à effort réduit;
- a.F) sauvegardes pour les contrôles principaux.

7.1.1.2 Exemples de contrôle de conduite secondaire:

- A)** panneau à distance ou matrice d'interrupteurs s'interfaçant avec l'électronique d'origine;
- B)** extension de câblage pour l'électronique OEM;
- C)** levier de vitesses assisté.

7.2 Définition De La Basse Technologie

Basse Technologie, ("Basse Tech") tous les autres dispositifs ou modifications qui ne répondent pas à la définition des dispositifs ou des modifications de Haute Technologie.

7.2.1 Exemples De Basse Tech:

7.2.1.1 Exemples de contrôle de conduite primaire:

- A) commande manuelle du gaz/frein;
- B) la pédale d'accélérateur du pied gauche;
- C) le levier de frein de stationnement ou le frein de stationnement assisté autonome;
- D) dispositif terminal de direction;
- E) frein d'entraînement du conducteur.

7.2.1.2 Exemples de contrôle de conduite secondaire:

- A) bouton du klaxon à distance (système de mise à la terre);
- B) le levier de croisement des clignotants;
- C) l'extension du interrupteur sur les commandes OEM;
- D) le levier de changement de vitesses;
- E) la base du siège de transfert.

8 MODIFICATIONS DE PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR, DE FREIN ET D'EMBRAYAGE

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 décembre 2013

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue, la fonction requise et les exigences des Modifications De La Pédale.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 8.1 Les modifications de la pédale, telles que les extensions, les supports pour les pieds ou les surfaces agrandies, doivent être solidement fixées à la pédale du véhicule d'origine. Les attaches de fixation doivent être des pièces d'origine ou leur équivalent en ce qui concerne la qualité, la taille, le type et la finition. Chaque modification de la pédale doit être prescrite par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur en collaboration avec le concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 8.2 Les surfaces des pédales doivent être d'un matériau antidérapant de qualité automobile.
- 8.3 Dans la mesure du possible, les modifications de la pédale de gaz et/ou de frein ne modifieront pas la relation géométrique des pédales entre elles.
- 8.4 La modification de la pédale d'accélérateur ne doit pas interférer avec le retour du moteur au ralenti quand la force d'actionnement est retirée.
- 8.5 Les modifications de la pédale ne doivent provoquer aucune action involontaire pendant une situation de conduite dynamique.

9 TRANSPORTEURS DE TOIT / CHARGEURS POUR FAUTEUILS ROULANTS AUTOMOBILES

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Transporteurs De Toit/Chargeurs Automobiles Pour Fauteuils Roulants.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 9.1 Les plaques de fixation doivent être montées avec des attaches qui fournissent une fixation durable et sûre. Toute fixation sur le toit doit être construite et renforcée pour fournir une fixation sûre sans causer de déformation du panneau de toit.
- 9.2 Tous les points de fixation sur le toit doivent être résistants à l'eau.
- 9.3 L'emplacement de l'interrupteur ne doit pas interférer avec l'entrée ou la sortie (transfert) de l'opérateur du fauteuil roulant au siège du conducteur ou vice versa.
- 9.4 Les interrupteurs de commande doivent être placés dans une position convenable pour permettre à l'opérateur de les utiliser indépendamment.
- 9.5 Le pare-brise et la vitre arrière doivent être exempts d'obstructions qui gênent le champ de vision du conducteur.
- 9.6 Dans le cas où le transporteur est monté sur un porte-bagages, le porte-bagages doit être spécialement conçue pour l'application du véhicule et la moindre des performances/capacités évaluées par le fabricant du porte-bagages et/ou l'OEM pour supporter le poids des transporteurs, fauteuil roulant et la charge d'exploitation.

10 FREIN D'ENTRAÎNEMENT DU CONDUCTEUR

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Freins d'Entraînement Du Conducteur.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 10.1 Il est recommandé que le modificateur de véhicule et/ou le spécialiste en réadaptation du conducteur soient proactifs dans la recommandation d'un frein d'entraînement du conducteur pour tous les véhicules dans lequel les conducteurs ont besoin de formation au-delà de l'orientation du concessionnaire.
- 10.2 Le frein d'entraînement du conducteur ne doit pas appliquer de pression sur la pédale de frein jusqu'à ce qu'il soit activé par le conducteur; ne doit pas provoquer d'action involontaire pendant toute situation de conduite.
- 10.3 Tous les trous de fixation doivent être remplis et scellés quand la pédale de frein du conducteur est retirée.
- 10.4 Essai routier requis et documenté.

11 BASES DE SIEGE ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Bases De Siège Électriques.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

11.1 Un siège de conducteur ou de passager électrique peut avoir une ou plusieurs des caractéristiques de déplacement alimentées suivantes:

1. Haut/Bas
2. Reculer/Avancer
3. Tourner À Gauche/Droite

- 11.2 Le câblage doit être acheminé et protégé contre l'enchevêtrement, le désengagement par inadvertance, l'abrasion, le pincement, l'étirement et le frottement quand le siège se déplace pendant tout son cycle de fonctionnement/sa gamme de déplacement. Le câblage doit être protégé par un disjoncteur/fusible à la source d'alimentation.
- 11.3 Les bases de siège électriques doivent être installées sur le véhicule, tel que spécifié par le fabricant de la base du siège, conformément à la norme NFSVM/NSVMC 208, 209 et 210.
- 11.4 Les systèmes de retenue des occupants doivent être installés conformément aux instructions du fabricant de la base du siège.
- 11.5 Lorsqu'une base de siège électrique est utilisée conjointement avec un siège de transfert à l'intérieur d'un véhicule, un système de sécurisation de fauteuil roulant doit être utilisé dans la position de transfert. Le sécurisation doit retenir le fauteuil roulant pendant le processus de transfert et pendant que le véhicule est en mouvement. Ce sécurisation doit pouvoir être utilisée indépendamment par le client et doit porter la mention "Pour Fauteuil Roulant Inoccupé Seulement. DOIT ÊTRE UTILISÉ LORSQUE LE VÉHICULE EST EN MOUVEMENT", sauf si le sécurisation a été conçu et installé pour un usage occupé.
- 11.6 Le type de siège du conducteur doit être déterminé par le client, le concessionnaire d'équipement de mobilité et, au besoin, le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur.
- 11.7 Les commandes de la base du siège électrique supplémentaire doivent être placées de façon à permettre au client de l'utiliser de façon pratique, efficace et sécuritaire. Tous les interrupteurs doivent être clairement identifiés. Des précautions doivent être prises pour localiser les interrupteurs afin d'éviter d'endommager l'équipement pendant le processus de transfert. De plus, l'emplacement des interrupteurs doit être choisi pour minimiser le risque d'abrasions, d'ecchymoses ou de blessures au client pendant le processus de transfert.

12 PORTES ALLONGÉES

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices Révisé le 19 novembre 2014 Page 1 de 1

Pour toutes les séries "E", jusqu'à l'année modèle 2007, les fourgons Ford à châssis de longueur standard, voir la révision applicable du "Manuel Sur Les Toits Et Portes Surélevés" de l'ANCEM. Pour les années modèle 2008-2011, les fourgonnettes Ford série E 150, 250, 350, les GM Savana 1500, 2500, 3500 et Chevrolet Express 1500, 2500, 3500, voir la version applicable des Lignes Directrices de Montage Et Installation De Toit Et De Porte Surélevés. Ce manuel est disponible à l'achat auprès de l'ANCEM. Pour plus d'informations, contactez ANCEM au 1-800-833-0427. Toutes les modifications structurelles couvertes dans ce manuel seront construites de manière à respecter les spécifications de conception du manuel. Pour toute modification non couvert dans le manuel, les spécifications minimales suivantes doivent être respectées. La conformité aux Lignes Directrices ANCEM n'assure pas la conformité à la norme NFSVM/NSVMC. Toutes les modifications doivent être conformes à la norme NFSVM/NSVMC, s'il y a lieu.

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Portes Allongées.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 12.1 Si un manuel de porte allongée ANCEM existe pour le véhicule à modifier, les instructions de fabrication doivent être respectées **ou le modificateur doit documenter leur chemin vers la conformité.**
- 12.2 Systèmes de portes allongées (portes, charnières, éléments de fermeture, cadres et pistes de porte coulissante) doivent être similaire en apparence, construit d'une manière équivalente en force, et d'autres exigences de performance pour le système de porte d'origine.
- 12.3 La finition doit être conforme à la finition automobile d'origine. L'ensemble du processus de finition doit suivre les méthodes décrites dans les manuels de réparation des ateliers de carrosserie.
- 12.4 Le linteau de porte allongée doit comporter un rail d'égouttement. Ceci assurera que l'eau est canalisée loin du système d'entrée de la fourgonnette.
- 12.5 Un support structurel doit être fixé à la partie supérieure du linteau pour empêcher le mouvement du cadre de la porte surélevée. Il doit y avoir un joint étanche à l'endroit où la porte surélevée rencontre le linteau.
- 12.6 Le périmètre intérieur de la porte étendue doit être scellé à l'aide d'une bande de protection contre les intempéries équivalente à celle du fabricant d'origine. Les portes doivent être fermées et doivent être étanches contre l'eau, l'air, le vent, la poussière et les vapeurs nocives.
- 12.7 Les portes surélevées doivent être construites de manière à bien se fermer et à être conformes à la norme NFSVM/NSVMC 206.

13 COMMANDES DE PORTE EXTÉRIEURE ET D'ÉLÉVATRICE

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Commandes De Portes Extérieures Et d'Élévatrices

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 13.1 Tous les interrupteurs alimentés par le solénoïde de l'élévatrice doivent avoir un disjoncteur supplémentaire à moins de 18 pouces de la source d'alimentation. Le disjoncteur doit être approprié à la demande de charge.
- 13.2 Les interrupteurs ou les commandes doivent être situés de manière appropriée selon ce qui est déterminé par le client, le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur et le concessionnaire d'équipement de mobilité, et ne doivent pas interférer avec les commandes du fabricant.
- 13.3 Si un système d'entrée à distance est utilisé, deux émetteurs à distance doivent être fournis.

14 ABAISSEMENT DE PLANCHER

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 2

Intention

Décrire les exigences relatives aux modifications structurelles.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définitions (Voir également l'Annexe C pour les définitions des modifications non structurelles et des altérations structurelles)

Modification structurelle - les modifications apportées à un véhicule d'occasion, comme la carrosserie, le châssis, la configuration de la transmission et le réservoir de carburant, dans le but de l'adapter aux personnes handicapées d'une manière qui peut rendre inopérante les normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles, comprennent généralement le découpage et le soudage.

Exigences

- 14.1 Les modifications structurelles ne doivent rendre inopérante aucune norme de sécurité fédérale, sauf comme prévu dans 49 CFR Partie 595.7 les exemptions Rendre Inopérantes.
- 14.2 Les modificateurs structurels installant des kits de conversion de véhicule préfabriqués doivent garantir que le fabricant et la conversion du kit spécifique au véhicule sont acceptés et affichés sur le site web de l'ANCEM. Si le kit n'est pas accepté et affiché, le modificateur doit demander l'approbation de l'ANCEM CRP ou de l'un des laboratoires de test tiers approuvés par l'ANCEM avant l'installation.
- 14.3 Les preuves objectives de la conformité NSFVM / NCSVA relèveront de la responsabilité du modificateur et seront mises à disposition sur demande de l'ANCEM ou du cabinet d'audit tiers de l'ANCEM.
- 14.4 La coupe et/ou le soudage du châssis ou de la structure du véhicule doit être effectué par un soudeur certifié. Les méthodes utilisées doivent respecter ou dépasser les recommandations et méthodes du fabricant d'origine et doivent être conformes aux normes de soudage AWS/SAE et aux bonnes pratiques d'ingénierie.

15A ACCÉLÉRATEUR MÉCANIQUE DE PIED GAUCHE

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 8 novembre 2017

Page 1 de 2

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Accélérateurs Mécaniques De Pied Gauche.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

Remarque: Pour Accélérateurs Électroniques De Pied Gauche, voir la section 15B.

- 15A.1 Un accélérateur du pied gauche ne doit être installé que sur les véhicules à transmission automatique et seulement si prescrits par un Spécialiste Certifié En Réadaptation Au Conducteur (SCRC) ou Un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur. S'il n'y a pas de SCRC disponible dans la zone de service, la formation doit être dispensée par un formateur certifié/licencié, sauf si le client possède une licence ou fournit une preuve documentée de la formation sur l'utilisation de l'accélérateur du pied gauche. L'utilisation d'un spécialiste de la réadaptation du conducteur est fortement recommandé, s'il est disponible.
- 15A.2 L'accélérateur du pied gauche doit permettre d'accéder à une seule pédale d'accélérateur active à la fois.
- 15A.3 Si l'ensemble de l'accélérateur du pied gauche nécessite qu'un protecteur de pédale soit conforme à la section 15.2, la pédale d'accélérateur du pied gauche doit pouvoir être retirée et réinstallée sans outils. Tous les ensembles d'accélérateurs de pied gauche doivent avoir une base montée en permanence.
- 15A.4 La pédale d'accélérateur d'origine du véhicule doit être fonctionnelle et utilisable par un conducteur non handicapé quand le dispositif de pédale d'accélérateur du pied gauche est retiré et doit continuer de satisfaire à la norme NFSVM/NSVMC 124.
- 15A.5 La pédale d'accélérateur du pied gauche installée doit être testée sur route par le concessionnaire de mobilité afin de fournir une accélération et une performance équivalentes à la pédale d'accélérateur d'origine.
- 15A.6 L'installation d'un accélérateur du pied gauche doit inclure une inspection approfondie du dessous du véhicule avant de percer et/ou de fixer le dispositif. L'inspection doit s'assurer que le dispositif et ses fixations ne frottent pas, n'irritent pas ou ne compromettent pas les conduites de frein du véhicule, les conduites de carburant et tout câblage ou boyaux sous le véhicule.
- 15A.7 La pédale d'accélérateur du pied gauche doit être installée de manière à ce que le fonctionnement de la pédale d'accélérateur du pied gauche ne permette pas l'utilisation accidentelle de la pédale de frein. Cet item doit être déterminé par un formateur certifié/licencié lors de l'ajustement final et de la formation avec le client.

15A ACCÉLÉRATEUR DE PIED GAUCHE MÉCANIQUE

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 8 novembre 2017

Page 2 de 2

- 15A.8 Lors de l'installation de la pédale d'accélérateur du pied gauche dans un véhicule équipé de pédales d'accélérateur et de frein OEM réglables, la pédale doit être rendue non réglable et la connexion électrique doit être étiquetée "Ne pas reconnecter quand cet appareil est installé". Le concessionnaire d'équipement de mobilité et/ou le spécialiste en réadaptation du conducteur et le client doivent déterminer l'emplacement des pédales d'origine avant la déconnexion. Une étiquette doit être placée dans le véhicule pour informer l'utilisateur du véhicule que la fonction de pédale réglable est désactivée.
- 15A.9 Toutes les étiquettes d'avertissement et d'instructions fournies par le fabricant de l'appareil doivent être placées selon les instructions du fabricant.
- 15A.10 Pendant l'installation de la pédale d'accélérateur du pied gauche, le concessionnaire d'équipement de mobilité et/ou le spécialiste en réadaptation du conducteur et le client doivent déterminer les réglages spécifiques de la pédale d'accélérateur requis.
- 15A.11 Des ajustements et une formation par le spécialiste en réadaptation du conducteur certifié ou un entraîneur agréé sont requis pour toutes les applications d'accélérateur de pied gauche.
- 15A.12 Le client et les autres utilisateurs connus du véhicule doivent être instruits et informés des dangers d'une personne non entraînée qui tente de conduire avec les commandes adaptatives.
- 15A.13 Essai routier requis.

15B ACCÉLÉRATEUR ÉLECTRONIQUE DE PIED GAUCHE

Classification ANCEM: Haute Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 8 novembre 2017

Page 1 de 2

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Accélérateurs Électroniques De Pied Gauche.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

Remarque: Pour l'Accélérateur De Pied Gauche Mécanique - voir la section 15A.

- 15B.1 Un accélérateur du pied gauche ne doit être installé que sur les véhicules à transmission automatique et seulement si prescrits par un Spécialiste Certifié En Réadaptation Au Conducteur (SCRC) ou Un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur. S'il n'y a pas de SCRC disponible dans la zone de service, la formation doit être dispensée par un formateur certifié/licencié, sauf si le client possède une licence ou fournit une preuve documentée de la formation sur l'utilisation de l'accélérateur du pied gauche. L'utilisation d'un spécialiste de la réadaptation du conducteur est fortement recommandé, s'il est disponible.
- 15B.2 L'accélérateur du pied gauche doit permettre d'accéder à une seule pédale d'accélérateur active à la fois.
- 15B.3 L'ensemble de l'accélérateur électronique du pied gauche peut nécessiter ou non l'utilisation d'un protecteur de pédale conforme à la section 15B.2, si c'est le cas, la pédale gauche doit pouvoir être retirée et réinstallée sans l'aide d'outils, sinon la pédale OEM doit être désactivée électroniquement pendant l'utilisation de la pédale d'accélérateur du pied gauche. Tous les ensembles d'accélérateurs de pied gauche doivent avoir une base montée en permanence.
- 15B.4 La pédale d'accélérateur OEM du véhicule doit être fonctionnelle et utilisable par un conducteur ambulateur quand le dispositif électronique de pédale d'accélérateur du pied gauche est désactivé, mis hors de service ou retiré et doit continuer de satisfaire aux exigences NFSVM/NSVMC 124, Systèmes De Commande d'Accélérateurs.
- 15B.5 La pédale d'accélération électronique du pied gauche doit être accompagnée des instructions d'installation du fabricant indiquant que le dispositif, tel qu'il est installé, répondra aux exigences de performance de la NFSVM/NSVMC 124.
- 15B.6 La pédale d'accélérateur électronique du pied gauche installée doit être testée sur route par le concessionnaire de mobilité afin de fournir une accélération et une performance équivalentes à la pédale d'accélérateur d'origine.

15B ACCÉLÉRATEUR ÉLECTRONIQUE DE PIED GAUCHE

Classification ANCEM: Haute Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 8 novembre 2017

Page 2 de 2

- 15B.7 L'installation d'un accélérateur de pied gauche doit inclure une inspection minutieuse du dessous du véhicule avant de percer et/ou de fixer le dispositif. L'inspection doit s'assurer que le dispositif et ses fixations ne frottent pas, n'irritent pas ou ne compromettent pas les conduites de frein du véhicule, les conduites de carburant et tout câblage ou boyaux sous le véhicule.
- 15B.8 Toutes les étiquettes d'avertissement et d'instructions fournies par le fabricant de l'appareil doivent être placées selon les instructions du fabricant.
- 15B.9 Lors de l'installation de la pédale d'accélérateur du pied gauche, le concessionnaire d'équipement de mobilité et/ou le spécialiste en réadaptation du conducteur et le client doivent déterminer les réglages spécifiques de la pédale d'accélérateur requis et si la pédale à réglage électrique OEM doit être désactivée. Les raisons pour lesquelles les pédales à réglage électrique d'origine seraient désactivées peuvent inclure; la maniabilité, la relation avec la pédale de gaz et de frein, ou les contraintes mécaniques, pour n'en nommer que quelques-unes.
- 15B.10 Le client et les autres utilisateurs connus du véhicule doivent être instruits et informés des dangers d'une personne non entraînée qui tente de conduire avec les commandes adaptatives.

! AVERTISSEMENT !

Certains véhicules peuvent ne pas permettre la déconnexion de la pédale ajustable électrique.

Il est fortement recommandé que cela soit évalué avant l'installation

16 COMMANDES MANUELLES MÉCANIQUES/À MAIN

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 2

Intention

Fournir des directives d'installation pour une variété de styles de commandes manuelles y compris manuel / mécanique et hybride (accélérateur électronique, frein mécanique).

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

Remarque: les exigences s'appliquent à tous les types de commandes manuelles, sauf indication contraire

- 16.1 Les commandes manuelles pour les opérations d'accélération et de freinage ne doivent être installées que dans des véhicules équipés de servofreins, d'une servodirection et d'une transmission automatique. Les commandes manuelles installées dans les véhicules sans ce qui précède doivent être autorisées par le formateur de conducteur certifié/agréé.
- 16.2 Les commandes manuelles doivent être testées sur route par le concessionnaire d'équipement de mobilité afin de ne pas interférer avec un autre système de contrôle de la conduite à travers la gamme complète des mouvements de fonctionnement de toutes les commandes. Les commandes manuelles ne doivent pas interférer ou restreindre la visibilité de tout autre système d'opération du véhicule (c.-à-d. interrupteur des phares, volant, etc.).
- 16.3 Les commandes manuelles ne doivent pas interférer avec le fonctionnement normal d'un système de contrôle du véhicule, lorsqu'elles sont utilisées par des personnes non handicapées.
- 16.4.1 Les commandes manuelles de l'accélérateur et du frein doivent automatiquement revenir à la position de point mort/de ralenti après l'accélération ou le freinage lorsqu'elles sont relâchées par l'opérateur.
- 16.4.2 **[S'applique uniquement au style mécanique]** Lors de l'installation de commandes manuelles mécaniques/à main dans un véhicule équipé de pédales d'accélérateur et de frein OEM réglables ou d'un volant/d'une colonne, la pédale ou le volant/la colonne doit être non ajustable et le raccordement électrique doit être étiqueté "Ne pas reconnecter quand ce dispositif est installé." Le concessionnaire d'équipement de mobilité et/ou le spécialiste en réadaptation du conducteur et le client doivent déterminer l'emplacement des pédales d'origine avant la déconnexion. Une étiquette doit être placée à un endroit bien en vue dans le véhicule pour informer l'utilisateur et toute personne effectuant l'entretien du véhicule que la pédale réglable ou la fonction volant/colonne est désactivée.
- 16.4.3 Les blocs de pédales sont recommandés et doivent être disponibles pour l'installation au cours du processus d'installation final. Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit être prêt à installer des blocs de pédale, si requis par le formateur de conducteur certifié/agréé ou le client et les résultats d'ajustement du concessionnaire de mobilité.
- 16.5 Le client et les autres utilisateurs connus du véhicule doivent recevoir des instructions et des informations et

16 COMMANDES MANUELLES MÉCANIQUES/À MAIN

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 2 de 2

- 16.6** recevoir des notes du fabricant sur toutes les caractéristiques spéciales liées à l'équipement adaptatif. Par exemple, les blocs de pédale amovibles et la fonction de verrouillage manuel de la commande manuelle doivent être expliqués en détail.
- 16.6.1 Le type spécifique de commande manuelle (c.-à-d. - pousser-tirer, tourner-pousser, pousser-basculer, angle droit) peut être spécifié par le formateur de conducteur certifié/licencié. Si spécifié par le formateur de conducteur certifié/licencié, l'équipement ne peut pas être changé sans discuter avec et obtenir une recommandation d'équipement modifiée de l'entraîneur de conducteur certifié/licencié.
- 16.6.2 Si la formation est spécifiée dans le rapport de réadaptation du conducteur, elle doit être fournie avant que l'équipement soit remis au client ou le client accepte par écrit de ne pas utiliser l'équipement jusqu'à la fin de la formation.
- 16.7** Il est recommandé que le spécialiste en réadaptation du conducteur certifié/licencié et le concessionnaire d'équipement de mobilité prennent en compte un verrouillage des gaz au moment de l'installation.
- 16.8** Si le placement de la commande manuelle nuit au chemin de déploiement du coussin gonflable des genoux, le coussin gonflable doit être retiré et le circuit shunté et l'étiquette appropriée doit être placée.
- 16.9** Essai routier requis pour toutes les installations de commande manuelle avant la livraison au client.
- 16.10 Les exigences suivantes s'appliquent seulement aux commandes manuelles de style Mécanique / Manuel:**
- 16.10.1 Les commandes manuelles mécaniques doivent être testées dans le véhicule par le fabricant de la commande manuelle afin de respecter la norme NSFVM / NCSVA 124 "Systèmes de commande d'accélérateur" pour chaque marque et modèle de véhicule spécifique dans lequel les commandes manuelles sont destinées à être installées.
- 16.10.2 Les commandes manuelles mécaniques doivent répondre à toutes les exigences de la norme ANCEM CRP-503 "Commande manuelle mécanique du conducteur".
- 16.11 Les exigences suivantes s'appliquent seulement aux commandes manuelles de style hybride:**
- 16.11.1 Les commandes manuelles hybrides qui intègrent le capteur de mouvement OEM dans la commande manuelle, rendant ainsi inopérante la pédale OEM, n'ont pas besoin d'un protège-pédale d'accélérateur.
- 16.11.2 Les commandes manuelles hybrides qui intègrent un capteur de mouvement distinct du système OEM existant doivent être équipées d'un protège-pédale ou d'un moyen pour désactiver un système de l'autre.
- 16.11.3 **Les commandes manuelles hybrides qui interfèrent avec le système OEM existant doivent être testées par le fabricant de la commande manuelle pour être conformes à la norme NSFVM / NCSVA 124 "Systèmes de commande d'accélérateur".**

17 FREIN DE STATIONNEMENT

*Classification ANCEM: Basse Tech**



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 2

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Freins De Stationnement.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir Annexe C)

Exigences

- 17.1 Si une personne est incapable d'utiliser un frein de stationnement à pied ou à commande manuelle, une autre méthode d'application du frein doit être utilisée. Le type de modification du frein de stationnement nécessaire sera déterminé par le formateur de conducteur certifié/licencié, le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 17.2 Le frein de stationnement doit être maintenu dans la position appliquée par des moyens mécaniques et non hydrauliques, pneumatiques ou sous vide quand la perte de pression, au fil du temps, aurait une incidence négative sur les performances du frein de stationnement.
- 17.3 Un témoin lumineux doit être visible depuis la position du conducteur quand le frein de stationnement est engagé et que le interrupteur d'allumage est en position de marche. Un voyant lumineux est préférable; si une lumière de rechange est utilisée, elle doit être visible et doit être conforme à la norme NFSVM/NSVMC 101.
- 17.4 Les deux types de modification de frein de stationnement acceptables sont:
- (a) **Extension Manuelle De Frein De Stationnement**
Cette extension de frein non assistée doit être positionnée de sorte que le conducteur puisse actionner le frein de stationnement en toute sécurité et facilement. L'extension ne doit pas interférer avec le transfert du conducteur dans et hors du véhicule.
 - (b) **Frein De Stationnement Électrique**
Le frein de stationnement électrique doit être installé de manière à ce que les câbles soient exempts de toute interférence mécanique. L'interrupteur à distance du frein de stationnement assisté doit être clairement indiqué en ce qui concerne les positions engagée et désengagée, l'emplacement de l'interrupteur doit être déterminé par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, client et concessionnaire d'équipement de mobilité. Le système de frein de stationnement électrique doit être installé et testé selon les instructions du fabricant du frein de stationnement électrique.

17 FREIN DE STATIONNEMENT

Classification ANCEM: Basse Tech*



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 novembre 2014

Page 2 de 2

* REMARQUE: Classements Haute Tech/Basse Tech de l'ANCEM: Les systèmes de frein de stationnement manuels et les systèmes de frein de stationnement électriques autonomes qui ne sont pas associés ou directement intégrés aux systèmes de freinage et de gaz assistés sont classés comme des dispositifs de basse technologie ANCEM. Les systèmes de frein de stationnement électrique qui sont associés ou directement intégrés à des systèmes de gaz et de freinage alimentés dans une modification sont classés comme dispositifs de haute technologie ANCEM. Référence à la Section 7 pour les définitions ANCEM pour les appareils Haute Tech et Basse Tech.

18 OUVRE-PORTES ASSISTÉES

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Ouvre-portes Assistées.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 18.1 Tous les ouvre-portes assistées doivent être dotés d'un dispositif de dégagement rapide mécanique en cas de panne mécanique ou électrique. Le dégagement d'urgence doit être clairement identifié.
- 18.2 La (les) porte (s) assistée (s) doit (doivent) se refermer et sceller contre l'eau, l'air, la poussière et les vapeurs nocives.
- 18.3 Les circuits d'éclairage intérieur, tels qu'ils sont fournis au concessionnaire d'équipement de mobilité, à l'intérieur du véhicule du client continueront de fonctionner tel que conçu par le fabricant d'équipement d'origine quand la (les) porte (s) est (sont) ouverte (s). Dans toute autre circonstance, le formateur de conducteur certifié/licencié prescrira spécifiquement les besoins d'éclairage requis par le client.
- 18.4 Un éclairage automatique doit être installé en conjonction avec les ouvre-portes assistées pour éclairer la plateforme élévatrice à sa position la plus basse avec les portes ouvertes.
- 18.5 Avec une porte battante ou une porte coulissante, aucune des pièces mobiles qui actionnent les portes ne doit entrer en contact direct avec la surface d'apparence finie à l'intérieur ou à l'extérieur de la fourgonnette. Dans tous les cas où cela est inévitable, un acier inoxydable, du Delrin, du UHMW ou un autre matériau approprié sera utilisé pour protéger le fini du véhicule.
- 18.6 L'ajout d'opérateurs de portes assistées ne doit pas compromettre la conformité à la norme NFSVM/NSVMC, y compris les exigences du système de verrouillage.

19 TOIT SURÉLEVÉ

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 1

Toutes les modifications doivent être conformes à la NFSVM/NSVMC, le cas échéant.

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise d'un Toit Surélevé pour tous les véhicules.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 19.1 S'il existe un manuel sur toit surélevé ANCEM NFSVM/NSVMC 210 pour la marque et modèle de l'année à modifier, les instructions de fabrication doivent être suivies ou le modificateur doit documenter leur cheminement à la conformité NFSVM/NSVMC avec un rapport d'essai de véhicule prototype pour les ancrages de ceinture de sécurité sous NFSVM/NSVMC 210.
- 19.2 Après l'installation d'un toit surélevé, le périmètre intérieur doit être recouvert d'un matériau conforme à la NFSVM/NSVMC 302 et l'installateur doit s'assurer qu'il n'y a pas de bords tranchants.
- 19.3 Tous les toits surélevés doivent être scellés de façon permanente avec un produit d'étanchéité de qualité automobile afin d'empêcher l'intrusion de poussière, d'air, d'eau et de vent.
- 19.4 Tous les toits surélevés doivent être finis de sorte que l'apparence esthétique du véhicule soit conforme à la finition d'origine.
- 19.5 Tous les toits surélevés doivent être fixés au véhicule aussi solidement qu'un toit d'origine afin qu'ils ne se détachent pas du véhicule en cas de collision et ne compromettent pas l'intégrité structurelle du véhicule.
- 19.6 Lorsqu'une structure de support doit être conforme à la NFSVM/NSVMC 220 au lieu de la NFSVM/NSVMC 216 (après 2016 pour les véhicules d'un PNBV de plus de 6 000 lb (2,720 kg)), elle doit maintenir un dégagement minimum de ½ po sur le toit surélevé et le modificateur doit documenter et étiqueter le véhicule conformément à l'exemption prévue par la norme 49 CFR Partie 595.7.

20 SIÈGES

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices Révisé le 19 janvier 2012 Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Sièges.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 20.1 Les systèmes de sièges installés dans un véhicule doivent être conformes aux normes NFSVM/NSVMC ou Rendre Inopérant applicables pour les agences régies par la loi américaine.
- 20.2 Les sièges et les bases de siège sont limités à ceux spécifiquement conçus pour l'installation automobile.
- 20.3 La géométrie de la ceinture de sécurité doit être maintenue selon les spécifications du fabricant.
- 20.4 Le câblage doit être conforme à la section 6: Spécifications Électriques Générales.
- 20.5 Systèmes d'Ancrage Des Dispositifs De Retenue Pour Enfants: Les systèmes d'ancrage des dispositifs de retenue pour enfants doivent être conformes à la norme NFSVM 225 / NSVMC 210.2. Pour plus d'informations relatives à l'utilisation correcte et aux méthodes d'installation, reportez-vous à l'édition la plus récente de "The Latch Manual" disponible sur Safe Ride News Publication, PO Box 77327, Seattle WA 98177-0327 Téléphone: 425 640-5710 / 800 403-1424 Fax: 425 640-5417 www.saferidenews.com

21 EXTENSION DE COLONNE DE DIRECTION

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Extensions De Colonne De Direction.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

21.1 Les méthodes d'extension de colonne de direction suivantes sont acceptables:

(a) Extension De Poteau Complémentaire:

11* L'utilisation d'une entretoise en aluminium ou en matériau composite doit avoir une surface non réfléchissante pour éviter l'éblouissement. Cette entretoise doit être fixée à la colonne de direction d'origine à l'aide des boulons spécifiés. Une distance supplémentaire sera ajoutée par rapport à la distance entre l'emplacement d'origine du interrupteur d'allumage, du levier de changement de vitesse et du levier de clignotant et le volant. Attention: les extensions de colonnes ajoutent du poids. Le poids et l'effet de levier supplémentaires appliqués par un conducteur peuvent affecter l'intégrité des systèmes de montage de colonne OEM.

12* Tous les boulons fixant l'entretoise à la colonne et au volant doivent être serrés au couple approprié spécifié par le fabricant et utiliser un dispositif de verrouillage des fixations tel qu'un liquide de blocage du fil catégorie automobile pour empêcher tout desserrage de l'attache fixant le volant ou la colonne.

13* La longueur d'extension maximale recommandée du volant est de 6".

(b) Extension De Colonne Intégrale:

14* L'extension intégrale maintient le interrupteur d'allumage, le levier de vitesses et le levier de clignotant dans leur position d'origine par rapport au volant.

15* L'extension maximale recommandée de la colonne de direction est de 6".

21.2 Le type d'extension de la colonne de direction (c.-à-d. La colonne intégrale ou la rallonge), ainsi que la longueur de cette extension, doivent être spécifiés par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, le client et/ou le concessionnaire d'équipement de mobilité.

21.3 Les extensions de colonne complétées doivent être équivalentes à la colonne de direction de l'équipement d'origine pour la performance et la fonction. L'apparence doit être de qualité acceptable. L'extension de la colonne de direction ne doit pas interférer avec la collapsibilité normale de la colonne de direction telle que conçue par le fabricant d'origine.

22 DISPOSITIFS DE VOLANT

*Classification ANCEM: Basse Tech**



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Dispositifs De Volant.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 22.1 Le type de contrepoids et le dispositif de direction doivent être déterminés par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur. L'emplacement du dispositif de direction sera déterminé par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, client et concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 22.2 Le dispositif de direction ou les accessoires et les contrepoids installés ne doivent pas interférer avec la capacité du client à voir toute jauge du tableau de bord, comme le compteur de vitesse, le carburant, etc., dans la mesure du possible.
- 22.3 Le dispositif de direction, lorsqu'il est installé, ne doit pas interférer avec le fonctionnement du système de coussin gonflable. Si l'interférence avec le fonctionnement du coussin gonflable ne peut pas être évitée, le coussin gonflable doit être désactivé pendant que le dispositif de direction est utilisé.
- 22.4 Les modifications aux dispositifs de direction doivent être autorisées par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur.
- 22.5 Les dispositifs de direction doivent être à dégagement rapide et être facilement enlevables par une personne non handicapée.

***NOTE: Aux fins des classifications ANCEM Haute Tech/Basse Tech, un dispositif de direction basse technologie est un dispositif mécanique uniquement sans contrôle intégré d'une fonction de contrôle de véhicule secondaire. Les dispositifs de direction Haute Tech sont des dispositifs de direction qui répondent aux exigences d'un dispositif de haute technologie tel que défini dans la Section 7.1.**

23 AIDES AU TRANSFERT

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Aides Au Transfert (barres, poignées, sangles, etc.).

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 23.1 Les aides au transfert doivent être attachées à une partie du véhicule conçue ou renforcée pour supporter l'aide au transfert et la charge du client.
- 23.2 L'emplacement et la taille des aides au transfert doivent être déterminés par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, le client ou le concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 23.3 Les aides au transfert doivent être construites avec un matériau durable conçu pour supporter un poids minimum de 113 kg (250 lb) ou le poids de l'individu, selon le poids le plus élevé.
- 23.4 Les aides au transfert doivent être positionnées de manière à éviter les lésions corporelles potentielles.
- 23.5 Les aides au transfert ne doivent pas être installées pour interférer avec le fonctionnement des systèmes de coussin gonflable du véhicule.

24 COMMANDES ACCESSOIRES MONTÉES SUR COLONNE DE DIRECTION DE VÉHICULE

Classification ANCEM: Basse Tech*



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Commandes d'Accessoires Montées Sur La Colonne Du Véhicule.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 24.1 Les commandes, les clignotants, le klaxon, le gradateur de phare et le lave-glace/essuie-glace doivent pouvoir être actionnés indépendamment par le conducteur.
- 24.2 Le type et l'emplacement des commandes et des modifications accessoires doivent être déterminés par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 24.3 Le déplacement des commandes OEM ne doit pas causer d'interférence avec les commandes existantes.

***REMARQUE: Classification ANCEM haute tech/basse tech: Les appareils et modifications couramment traités dans cette section sont, selon la définition présentée à la Section 7, principalement de basse technologie, mais des appareils de plus haute technologie sont parfois utilisés pour satisfaire aux exigences fonctionnelles de cette section.**

25 ÉLÉVATRICES INOCCUPÉES

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 14 août 2019

Page 1 de 2

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Dispositifs De Levage De Fauteuils Roulants Et De Scooters.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Autres Considérations

Le véhicule doit être conforme aux normes NFSVM/NFSVM, NHTSA, Transports Canada et à toutes les spécifications du constructeur.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 25.1 Une masse supplémentaire doit être ajoutée au point de mise à la terre approprié d'un véhicule lorsqu'un treuil électrique est installé. Reportez-vous à la section 6.5, Spécifications Électriques Générales, quand vous envisagez l'installation d'une courroie de mise à la terre supplémentaire.
- 25.2 Les attelages et les véhicules du récepteur doivent être correctement cotés pour transporter un appareil de levage et un dispositif de mobilité inoccupés. **Les attelages ne doivent pas être modifiés pour dépasser la capacité de charge nominale du véhicule d'origine.**
- 25.3 L'installation d'un dispositif de levage de fauteuil roulant et de l'appareil de mobilité ne doit pas entraîner le dépassement du PNBV ou du PNBE. Reportez-vous à la Section 5.5 pour plus d'informations sur les récepteurs d'attelage et le poids nominal de l'essieu arrière (PNEA).
- 25.4 Les dispositifs de levage doivent être installés conformément aux instructions du fabricant.
- 25.5 L'installation d'un dispositif de levage de fauteuil roulant et l'appareil de mobilité NE doit PAS interférer avec l'éclairage essentiel décrit dans la NFSVM/NSVMC 108, comme les feux de freinage, les clignotants ou les feux de circulation. Après l'installation, si le dispositif de levage ou de mobilité obscurcit l'éclairage du véhicule, un remplacement approprié doit être installé. Ceci est normalement disponible auprès du fabricant du dispositif de levage.
- 25.6 Si, après l'installation, la plaque d'immatriculation ne répond plus aux exigences de visibilité de l'État ou de la Province, elle doit être mise en conformité. Cela peut inclure des révisions de l'éclairage de la plaque d'immatriculation afin de respecter la conformité à la norme NFSVM/NSVMC 108. L'utilisateur doit être informé que d'autres états/provinces peuvent avoir des exigences différentes.
- 25.7 L'installation du palan pour fauteuil roulant et du appareil de mobilité fera émettre une "alarme" sonore à un

25 ÉLÉVATRICES INOCCUPÉES

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 14 août 2019

Page 2 de 2

véhicule équipé de capteurs de sécurité arrière OEM quand la conduite du véhicule est mise en marche arrière. Le manuel du propriétaire du véhicule peut avoir des méthodes pour désactiver cette fonction selon les instructions de la section "remorquage". Selon l'OEM, cela peut devoir être effectué à chaque fois avant de placer le véhicule en marche arrière. D'autres ont un outil de concession de programmation de véhicules qui leur permet de désactiver l'alarme sonore. Le propriétaire du véhicule peut avoir besoin d'en faire la demande.

Les véhicules équipés d'une caméra de recul arrière conforme à la norme NSFVM 111 peuvent constater que l'image de la caméra est partiellement bloquée par le palan du fauteuil roulant. C'est la même situation qui se produit avec les porte-vélos et lors du remorquage. Une orientation / formation appropriée est nécessaire pour le(s) conducteur(s) du véhicule à la fois quand le appareil de mobilité est transporté et quand l'unité est déchargée (généralement la plate-forme est pliée verticalement).

26 SÉCURISATION DU FAUTEUIL ROULANT ET SCOOTER

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 2

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Sécurements De Fauteuils Roulants Et De Scooters.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 26.1 Tout sécurément de fauteuil roulant inoccupé doit être stable de toutes les manières de conduite normales (légal, dans les limites de vitesse, etc.) et si elle est construite dans l'atelier; être composé de pièces dont la cote minimale est de 2,720 kg (6 000 lb) et que les composants de la sangle ne doivent pas dépasser des bras du fauteuil roulant ou traverser des bords tranchants.
- 26.2 Les systèmes de sécurément des fauteuils roulants doivent être conformes à toutes les normes NFSVM/NSVMC 209 et SAE J2249 applicables. L'installation doit être conforme aux instructions du fabricant et doit utiliser toutes les plaques d'appui, attaches, etc., telles qu'indiquées et/ou fournies par le fabricant du système.
- 26.3 Après l'installation du sécurément de la position occupé du conducteur, le fauteuil roulant doit être correctement positionné et retenu dans le véhicule avec un minimum de mouvement.
- 26.4 Après l'installation de la position d'arrimage du passager occupée, le fauteuil roulant doit être correctement positionné et retenu dans le véhicule et soumis à un essai de mouvement. Le fauteuil roulant ne doit pas être capable de se déplacer de plus de ½ "avant, arrière ou d'un côté à l'autre après avoir appliqué la tension sur le système.
- 26.5 Les sécuréments pour fauteuils roulants ne doivent pas être attachées à une partie du fauteuil conçue pour un retrait facile (c.-à-d. repose-pieds ou accoudoir), ou dans le cas d'un fauteuil roulant à cadre non rigide à la traverse du fauteuil roulant.
- 26.6 Le sécurément d'un fauteuil roulant à l'usage d'un conducteur en fauteuil roulant d'un véhicule à moteur doit pouvoir être utilisé (dans et hors du sécurément) uniquement par le conducteur, sans avoir besoin d'assistance. Lorsque le fauteuil roulant est fixé dans la position du conducteur, il doit y avoir un signal sonore ou visuel qui assure le conducteur que le fauteuil roulant est entièrement sécurisé.
- 26.7 Les véhicules équipés d'une base de siège de transfert assistée doivent être sécurisés pour le dispositif de mobilité inoccupé et placés de manière à permettre un transfert de clients sûr et adéquat. Le sécurément doit pouvoir être utilisé indépendamment par le client sans avoir besoin d'assistance et doit être clairement étiqueté "Pour usage inoccupé. DOIT ÊTRE UTILISÉ LORSQUE LE VÉHICULE EST EN MOUVEMENT". Le dispositif de mobilité doit être correctement sécurisé.

26 SÉCURÉMENT DE FAUTEUIL ROULANT ET SCOOTER

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 2 de 2

- 26.8 Un occupant d'un fauteuil roulant peut être sécurisé vers l'avant ou vers l'arrière s'il se conforme à la Sous-section B, paragraphe 38.23 de la norme NFSVM 49CFR, pour les concessionnaires régis par la loi américaine. Le sécurément du (des) passager (s) doit être conforme à toutes les autres exigences de sécurément du fauteuil roulant.
- 26.9 L'installateur d'équipement de mobilité, le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur et/ou le client peuvent ajouter une ceinture de positionnement supérieure du torse et/ou d'autres équipements si nécessaire pour aider à l'équilibre et à la stabilisation du client.
- 26.10 À moins que des documents justificatifs ne puissent être obtenus et fournis à l'utilisateur final pour vérifier que le scooter a des points d'attache de sécurité désignés et un cadre de siège antichoc, aucune installation ne doit permettre à un occupant d'être transporté et/ou conduit à partir d'un scooter trois ou quatre roues non documenté.
- 26.11 Toutes les places assises des fauteuils roulants doivent être munies d'une ceinture abdominale. Des systèmes de ceinture d'épaule et sous-abdominale doivent être prévus pour la position assise du fauteuil roulant quand:
- 1) La place assise est adjacente à un mur extérieur du véhicule.
 - 2) Les instructions d'installation du fabricant de la fixation exigent son utilisation.
 - 3) Les véhicules de 2011 et plus récents nécessitent des systèmes de ceinture d'épaule et sous-abdominale à toutes les places assises.

27 PLANCHER DE FAUTEUIL ROULANT

Classification ANCEM: Basse Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Plancher De Fauteuil Roulant.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 27.1 Le sous-plancher de fauteuil roulant doit fournir une surface lisse pour la fixation du revêtement de sol.
- 27.2 Les matériaux de sous-plancher, d'adhésif et de revêtement de sol doivent être conformes à la norme NFSVM/NSVMC 302.
- 27.3 Les plaques d'acier plates, lorsqu'elles sont utilisées, doivent avoir toutes les rebords et surfaces recouvertes d'un apprêt, d'un scellant ou d'une peinture de qualité automobile pour prévenir la corrosion.
- 27.4 Tous les matériaux de sous-plancher (par exemple, contreplaqué ou acier) doivent être solidement fixés au véhicule afin d'éviter tout mouvement et/ou cliquetis.
- 27.5 Le style et le type de revêtement de plancher seront déterminés par le client, l'installateur d'équipement de mobilité et le Spécialiste En Réadaptation Au Conducteur.
- 27.6 Tous les revêtements de plancher doivent être solidement fixés au plancher. Tous les bords exposés doivent être sécurisés.
- 27.7 Le remplissage de toute cage de marche (par exemple, la porte du conducteur, des passagers ou latérale) doit être fait de manière à respecter l'intention initiale, y compris la structure, la fonction et l'apparence. Ceci inclut sceller, peindre et couvrir la zone remplie.

28 PLATE-FORME ÉLÉVATRICE ÉLECTRIQUE POUR CONDUCTEUR DE FAUTEUIL ROULANT

Classification ANCEM: Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise de la Plate-Forme Élévatrice Pour Fauteuil Roulant Dans La Position Du Conducteur.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 28.1 La taille (profondeur, longueur, largeur et élévation) de la plate-forme élévatrice doit être déterminée par le fabricant de la plate-forme élévatrice en collaboration avec le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur et le concessionnaire d'équipement de mobilité.
- 28.2 L'emplacement de l'interrupteur de commande de la plate-forme élévatrice doit être déterminé par le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur, le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité. Cet interrupteur doit être clairement marqué quant à sa fonction et situé de manière à éviter toute utilisation par inadvertance.
- 28.3 L'entrée et la surface supérieure de la plate-forme élévatrice doivent être antidérapantes.
- 28.4 La finition de la plate-forme élévatrice complète doit être résistante à la corrosion et conforme à la finition automobile d'origine.
- 28.5 Une base amovible de siège à dégagement rapide doit être fournie pour la position assise de la plate-forme élévatrice.
- 28.6 Si aucune déclaration de conformité n'est disponible auprès du fabricant de la plate-forme élévatrice, le concessionnaire de mobilité doit certifier l'installation conformément aux articles 28.7 ou 28.8.
- 28.7 La plate-forme élévatrice doit être capable de résister à une charge d'essai d'au moins 20 fois le poids du fauteuil roulant qui sera ancré à celle-ci lors des essais selon la norme C10 de l'ANCEM datée d'août 2011.
- 28.8 Une ceinture de sécurité à trois points doit être fournie à l'occupant du fauteuil roulant. Si la ceinture de sécurité est ancrée à la plate-forme élévatrice, elle doit être testée conformément à la norme NFSVM/NSVMC 210 en conjonction avec les exigences de la section 28.7.
Si la ceinture de sécurité est ancrée au plancher du véhicule, elle doit être testée conformément à la NFSVM/NSVMC 210, indépendamment des exigences de charge de la section 28.7.

29 SYSTÈME DE FREINAGE DE SECOURS

Classification ANCEM: Haute Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Système De Freinage De Secours.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 29.1 Les modifications qui affectent l'application des freins doivent avoir un système de secours. Dans le cas où le conducteur a des limitations physiques qui ne nécessitent pas de modifications du système de direction mais qui pourraient être la cause d'une perte de contrôle en cas de panne de l'assistance alimentée du constructeur, une évaluation doit être faite pour évaluer d'un système de secours. Une évaluation de la SCRC est fortement encouragée.
- 29.2 Le système de freinage de secours doit être activé automatiquement pour fournir une assistance de freinage assisté dans l'éventualité où le moteur du véhicule cale ou que l'assistance alimentée du constructeur tombe en panne. Le système de freinage de secours doit fournir le même niveau d'assistance alimentée que celui prévu pour le client.
- 29.3 Lors de l'activation, le système de secours doit informer le conducteur que le système a été activé en donnant une indication sonore et visuelle. Les notifications doivent être situées de sorte que le conducteur puisse voir/entendre l'indicateur pendant qu'il conduit.
- 29.4 Le système de freinage de secours doit pouvoir être pré-testé par le client (au besoin) afin qu'il puisse vérifier le bon fonctionnement du système.
- 29.5 Le système de secours doit permettre un fonctionnement continu lorsqu'il est activé.
- 29.6 Tous les boyaux, conduites et raccords doivent être équivalents aux spécifications des fabricants d'équipement d'origine et doivent satisfaire ou dépasser toutes les normes NFSVM/NSVMC ou SAE. Le concessionnaire doit obtenir une documentation démontrant la conformité à la norme SAE J2671.
- 29.7 Le système de freinage de secours doit être conçu de manière que, dans le cas où l'un des composants du système de freinage de secours tombe en panne, l'assistance électrique du constructeur ne soit pas compromise.
- 29.8 Le concessionnaire doit installer une étiquette très visible dans la zone du conducteur visible par l'opérateur du véhicule qui avertit l'opérateur que le véhicule est équipé d'un système de freinage de secours pour utilisation d'urgence seulement et ne doit pas être utilisé continuellement ou des dommages résulteront.
- 29.9 L'installateur doit fournir un manuel d'utilisation détaillé à l'utilisateur final. Le manuel devrait décrire comment tester le système, les avertissements concernant son fonctionnement, les exigences de maintenance dont le système a besoin et ce qu'il faut faire en cas de défaillance du système.

30 SYSTÈME DE DIRECTION HYDRAULIQUE À EFFET RÉDUIT ET SYSTÈME DE DIRECTION HYDRAULIQUE DE SECOURS

Classification ANCEM: Haute Tech*



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 2

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Système De Direction Hydraulique À Effort Réduit et du Système De Direction Hydraulique De Secours.

***Remarque: Système Électronique De Direction Hydraulique À Effort Réduit et Système De Secours De Direction Hydraulique dans la Section 36 des Lignes Directrices.*

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 30.1 Couple Requis Pour La Direction: Le couple requis pour le contrôle de la direction doit être mesuré en haut de l'arbre de direction, le moteur du véhicule en marche à la vitesse de ralenti recommandée en usine avec le moteur chaud et la climatisation fermée. SAE J2672 définit que le couple doit être dans la gamme de 4.0 et 15.0 po-lb pour une direction désignée comme "direction à effort réduit" (effort réduit) et 1.5 - 4.0 po-lb pour la direction désignée comme "direction à effort réduit maximal" (effort nul) lors de l'essai avec des roues et des pneus d'origine sur une surface lisse et sèche en béton. Le fabricant de l'équipement doit être consulté pour la gamme de couple réalisable pour le véhicule spécifique (SAE J2672 # 3.32).
- 30.2 Le concessionnaire doit documenter l'inspection finale que les conduites hydrauliques et électriques sont correctement acheminées et protégées des dommages ou d'autres détériorations causées par des bords tranchants, des intempéries, etc.
- 30.3 Lorsqu'une servodirection à effort nul est installée sur un véhicule et qu'un dispositif de direction est fixé au volant, un contrepoids équivalent au poids du dispositif de direction et tout dispositif de fixation doit être ajouté pour équilibrer le volant. Ce contrepoids doit être monté sur le volant directement à l'opposé (180 degrés) du dispositif de direction et être amovible par un conducteur non handicapé.
- 30.4 Les modifications qui affectent le système de direction doivent avoir un système de secours. Dans le cas où le conducteur a des limitations physiques qui ne nécessitent pas de modifications au système de freinage mais qui pourraient être la cause d'une perte de contrôle en cas de panne de l'assistance alimentée du constructeur, une évaluation doit être faite pour évaluer le besoin d'un système de secours. Une évaluation de la SCRC est fortement encouragée.
- 30.5 Le système de direction de secours doit être activé automatiquement pour fournir une assistance de servodirection en cas de défaillance de l'assistance alimentée du constructeur. Le système de secours doit fournir le même niveau d'assistance alimentée que le système OEM.

30 SYSTÈME DE DIRECTION HYDRAULIQUE À EFFET RÉDUIT ET SYSTÈME DE DIRECTION HYDRAULIQUE DE SECOURS

Classification ANCEM: Haute Tech*



NATIONAL MOBILITY
EQUIPMENT DEALERS
ASSOCIATION

**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 16 décembre 2015

Page 2 de 2

- 30.6 Lors de l'activation, le système doit avertir le conducteur que le système est en marche en émettant un signal sonore et visuel. Les notifications doivent être situées de sorte que le conducteur puisse voir/entendre l'indicateur pendant qu'il conduit.
- 30.7 Le système de direction de secours doit pouvoir être pré-testé par le client (au besoin) afin qu'il puisse vérifier le bon fonctionnement du système.
- 30.8 Le système de secours doit permettre un minimum de 180 secondes de fonctionnement lorsqu'il est activé.
- 30.9 Tous les boyaux, conduites et raccords doivent être équivalents aux spécifications des fabricants d'équipement d'origine. Le concessionnaire doit obtenir une documentation démontrant la conformité de tous les composants avec SAE J2672.
- 30.10 L'installateur doit placer une étiquette très visible dans la zone du conducteur visible par l'opérateur du véhicule qui met en garde l'opérateur que le véhicule est équipé d'un système de direction de secours pour l'utilisation d'urgence seulement et ne doit pas être utilisé continuellement ou des dommages résulteront.
- 30.11 Le concessionnaire doit fournir un manuel du propriétaire détaillé avec chaque unité. Les instructions devraient être spécifiques quant à l'emplacement et l'installation de tous les composants du système. Le Manuel devrait indiquer comment tester le système, tout avertissement concernant son fonctionnement, les exigences de maintenance dont le système a besoin et que faire en cas de défaillance du système.

***NOTE: L'ANCEM classe ce type de système comme haute technologie, car une unité de secours est requise, et les unités de secours répondent à la définition ANCEM d'un dispositif de haute technologie.**

31 INTERFACE ÉLECTRONIQUE DU VÉHICULE

Classification ANCEM: Haute Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 8 novembre 2017

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'interface entre les systèmes électriques du véhicule et l'équipement de mobilité.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 31.1 Lors de l'installation de commandes ou de dispositifs qui impliquent une connexion au système électrique du véhicule OEM, le manuel d'installation du fabricant de l'équipement applicable à la marque, au modèle et à l'année du véhicule doit être suivi explicitement et sans déviations. Toute déviation doit être approuvée par le fabricant de l'équipement par écrit.
- 31.2 L'installation nécessitant une interface avec le système électronique OEM sera installée par ou supervisée par un technicien certifié comme requis par le fabricant de l'équipement.
- 31.3 L'interfaçage électronique du véhicule doit être effectué conformément aux Lignes Directrices ANCEM, Section 6 - Spécifications Électriques Générales.
- 31.4 Un manuel de service OEM ou un service en ligne doit être disponible pour fournir des schémas de câblage et une assistance pour toutes les installations impliquant des connexions au système électrique OEM. L'information doit être spécifique à l'Année, la Marque et le Modèle du véhicule.

32 FONCTIONNEMENT DU LEVIER DE VITESSES

*Classification ANCEM: Haute Tech**



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Fonctionnement Du Levier De Vitesses ainsi que les Commandes d'Embrayage De Boîte De Vitesses Standard/Manuelles communément appelées "Embrayage À Canard".

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 32.1 Un client doit être en mesure d'utiliser le levier de changement de vitesse de façon sécuritaire et efficace à chaque position d'engrenage désirée. Dans le cas d'une transmission standard, cela inclut la capacité de mouvement d'activation de l'embrayage. Le spécialiste en réadaptation du conducteur, le client et/ou le concessionnaire d'équipement de mobilité détermineront le type et/ou la modification.
- 32.2 Les extensions de levier de vitesse ou croisements et/ou dispositifs d'activation de l'embrayage doivent être solidement fixés au levier de vitesses du fabricant d'origine et doivent pouvoir être actionnés par le client.
- 32.3 Tous les dispositifs de changement de vitesse et d'activation de l'embrayage doivent satisfaire ou dépasser les NFSVM/NSVMC 101 et 102 concernant l'illumination des icônes du levier de vitesses et la disposition et les relations des icônes dans la console du levier de vitesses.
- 32.4 Les actionneurs du levier de changement de vitesse doivent être montés conformément aux instructions d'installation du fabricant de l'équipement.
- 32.5 Tous les dispositifs de changement de vitesse de transmission automatique doivent être munis d'un dispositif de verrouillage qui exige que le frein soit appliqué avant que la transmission puisse être déplacée dans ou hors du stationnement.

***REMARQUE: Classification Haute Tech ANCEM: Toutes les modifications du sélecteur de vitesse électronique sont classées ANCEM Haute Tech.**

33 SYSTÈME DE DIRECTION HORIZONTALE

Classification ANCEM: Haute Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Système De Direction Horizontale.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 33.1 La position du volant doit être établie par le Spécialiste En Réadaptation Au Conducteur, client et concessionnaire d'équipement de mobilité. Le cas échéant, les interrupteurs de commande de l'unité ou de tout actionneur servant à relever et à abaisser la colonne de direction doivent être situés de manière à ce que chaque conducteur puisse faire fonctionner le système dans les limites de la gamme de mouvement et de force du conducteur. Le Spécialiste En Réadaptation Au Conducteur et le concessionnaire de la mobilité localiseront l'interrupteur afin d'éviter une opération par inadvertance quand le véhicule est en mouvement.
- 33.2 Les colonnes de direction horizontales doivent être installées uniquement selon les spécifications du fabricant.

34 SYSTÈME DE GAZ ET DE FREINAGE ASSISTÉ

Classification ANCEM: Haute Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Système De Gaz Et De Freinage Assisté.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 34.1 Les systèmes assistés de gaz et de freinage doivent être installés conformément aux instructions du fabricant de l'équipement.
- 34.2 L'installation doit être effectuée ou supervisée par un technicien formé et certifié par le fabricant de l'équipement.
- 34.3 Tout l'équipement installé doit être conforme à la norme SAE J2603 et aux normes NFSVM/NSVMC applicables.
- 34.4 Un système de gaz/freinage et de commande assisté ne doit être installé que sur recommandation d'un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur qualifié.
- 34.5 La position correcte de l'interface de commande doit être déterminée et positionnée par l'installateur de l'équipement de mobilité, le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur et le client. Cela peut nécessiter un essai et des ajustements de suivi. Les ajustements finaux doivent être coordonnés avec le Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur.
- 34.6 Les commandes manuelles des gaz et des freins assistés, lorsqu'elles sont prescrites, doivent satisfaire aux exigences suivantes:
- Le système de gaz et de freinage assisté doit être muni d'un système de secours qui s'engage automatiquement en cas de panne de courant dans le circuit primaire (c.-à-d. une panne de moteur, un glissement/une rupture de courroie, ou une perte de vide du moteur).
 - Le système de gaz et de freinage assisté de secours doit émettre un avertissement sonore et visuel lorsqu'il est activé.
- 34.7 Lorsqu'un système pneumatique d'accélérateur/frein est prescrit:
- Toutes les conduites pneumatiques doivent être acheminées à l'intérieur du véhicule et protégées contre les dommages ou toute autre détérioration causée par des bords tranchants, des intempéries, etc.
- 34.8 Toutes les connexions doivent respecter les Spécifications Électriques Générales indiquées à la Section 6.

35 SYSTÈME DE FREINAGE À EFFORT RÉDUIT

Classification ANCEM: Haute Tech*



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise du Système De Freinage À Effort Réduit.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

35.1 Le freinage à effort réduit est une modification du système d'assistance alimenté du constructeur qui réduit la quantité d'effort nécessaire pour enfoncer la pédale de frein. Le montant de la réduction est classé comme "Effort Réduit" ou "Effort Nul". Effort réduit est une modification qui réduit l'effort de freinage à 7-11 lb de force appliquée sur la pédale de frein. Les modifications doivent être conformes à la norme SAE J2671. Une modification d'effort zéro réduit la force de freinage à moins de 7 lb de force appliquée sur la pédale de frein. Le niveau de freinage à effort réduit sera déterminé et précisé par un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur.

***NOTE: L'ANCEM classe ce type de système comme haute technologie, car une unité de secours est requise, et les unités de secours répondent à la définition ANCEM d'un dispositif de haute technologie.**

36 SYSTÈME DE DIRECTION ÉLECTRONIQUE À EFFORT RÉDUIT SYSTÈME DE SECOURS DE DIRECTION ÉLECTRONIQUE

Classification ANCEM: Haute Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 16 décembre 2015

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise d'un Système De Servodirection Électronique À Effort Réduit et du Système De Secours Du Système De Servodirection Électronique.

***Remarque: Système De Direction Hydraulique À Effort Réduit et Système De Secours De Direction Hydraulique dans la Section 30 des Lignes Directrices.*

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 36.1 Les modifications qui affectent le système de direction doivent avoir une source d'alimentation de secours.
- 36.2 La source d'alimentation de secours pour les systèmes de direction assistée électroniques doit rester isolée de la batterie du fabricant jusqu'à ce qu'elle soit utilisée et doit s'activer automatiquement en cas de défaillance de la source d'alimentation d'origine.
- 36.3 Lors de l'activation, le système doit avertir le conducteur que le système fonctionne en émettant un signal sonore et visuel. Les notifications doivent être situées de sorte que le conducteur puisse voir/entendre l'indicateur pendant qu'il conduit.
- 36.4 La source d'alimentation de secours doit pouvoir être pré-testée par le client (au besoin) afin de pouvoir vérifier le bon fonctionnement du système.
- 36.5 La source d'alimentation de secours doit permettre un minimum de 180 secondes de fonctionnement lorsqu'elle est activée.
- 36.6 Tous les câbles, connecteurs, composants électroniques, cartes de circuits imprimés (CCI) et raccords doivent être équivalents aux spécifications des fabricants d'équipement d'origine. Le concessionnaire doit obtenir une documentation démontrant la conformité de tous les composants aux normes SAE J2672, SAE J1113 ainsi qu'aux normes ISO.
- 36.7 L'installateur doit placer une étiquette très visible dans la zone du conducteur visible par l'opérateur du véhicule qui avertit l'opérateur que le véhicule est équipé d'une source d'alimentation de secours pour le système de direction destiné à une utilisation d'urgence seulement et ne doit pas être utilisé continuellement.
- 36.8 Le concessionnaire doit fournir un manuel du propriétaire détaillé avec chaque unité. Les instructions doivent être spécifiques quant à l'emplacement et à l'installation de tous les composants du système. Le Manuel devrait décrire comment tester le système, les avertissements concernant son fonctionnement, les exigences de maintenance dont le système a besoin et ce qu'il faut faire en cas de défaillance du système.

37 SYSTÈMES DE DIRECTION À DISTANCE: (NUMÉRIQUE, ÉLECTRONIQUE ET MÉCANIQUE/HYDRAULIQUE)

Classification ANCEM: Haute Tech



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

Pour décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Systèmes De Direction À Distance.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 37.1 Tous les systèmes de direction à distance doivent être installés conformément aux instructions du fabricant de l'équipement.
- 37.2 L'installation et la maintenance doivent être effectuées ou supervisées par un technicien formé et certifié par le fabricant de l'équipement.
- 37.3 Tous les systèmes installés doivent être conformes aux règlements NFSVM/NSVMC, SAE_J2588, et les normes et lignes directrices Provinciales, d'états et Fédérales applicables.
- 37.4 Un système de direction à distance ne doit être installé que sur recommandation d'un Spécialiste En Réadaptation Du Conducteur reconnu par la fabrication de l'équipement.
- 37.5 Le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation du conducteur et le client doivent déterminer l'emplacement de montage approprié du dispositif de contrôle d'entrée. Plusieurs ajustements peuvent être requis.
- 37.6 Tous les systèmes de montage du dispositif de contrôle d'entrée doivent être conçus et installés de manière à rester stables pendant tout le cycle de vie de l'équipement.
- 37.7 Tous les systèmes de montage des dispositifs de contrôle d'entrée doivent être exempts de bords tranchants, résistants à la corrosion et revêtus d'un fini automobile.
- 37.8 La direction du pied mécanique/hydraulique nécessite peu d'efforts avec le système de secours à moins qu'une réduction supplémentaire ne soit demandée par l'évaluateur (voir la Section 36.4). Il est recommandé d'installer une garde autant que possible.
- 37.9 Exigences d'Étiquetage: Une étiquette indiquant "Ce véhicule est équipé d'un système de direction au pied et ne doit être conduit que par un conducteur formé à l'utilisation correcte de l'équipement" doit être apposée sur le véhicule.

38 CONTRÔLES/SYSTÈMES SECONDAIRES

*Classification ANCEM: Haute Tech**



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

Intention

Décrire l'utilisation prévue et la fonction requise des Contrôles/Systèmes Secondaires.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'Annexe C)

Exigences

- 38.1 Le type d'appareil et l'emplacement des interrupteurs doivent être déterminés par le spécialiste en réadaptation du conducteur, le concessionnaire/fabricant d'équipement de mobilité et le conducteur.
- 38.2 L'installation des contrôles doit inclure un ajustement provisoire et final du client. Le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation du conducteur et le conducteur déterminent l'emplacement des commandes et déterminent les ajustements particuliers requis.
- 38.3 L'installation des commandes doit assurer la plus grande rétention possible des caractéristiques de protection du conducteur et des occupants d'origine, y compris la colonne de direction rétractable, les appuie-genoux et les coussins gonflables.
- 38.4 L'installation doit permettre l'utilisation du véhicule par un conducteur non handicapé.
- 38.5 L'installation doit être conforme aux Spécifications Électriques Générales de l'ANCEM (chapitre 6 de la Lignes Directrice ANCEM).
- 38.6 L'installation des commandes doit inclure une inspection approfondie du véhicule avant le perçage et/ou la fixation des composants du dispositif. L'inspection doit s'assurer que le dispositif et ses fixations ne frottent pas, n'irritent pas ou ne compromettent pas les conduites de frein du véhicule, les conduites de carburant et tout câblage ou boyaux sous le véhicule.
- 38.7 Toutes les commandes doivent être de type et de style afin de ne pas dépasser et de risquer de blesser le conducteur et/ou le passager.
- 38.8 Toutes les fonctions de l'interrupteur doivent être étiquetées pour la fonction et la direction de l'opération.
- 38.9 L'installation doit empêcher le fonctionnement involontaire des contrôles par un conducteur et d'un conducteur non handicapé.
- 38.10 Toutes les étiquettes d'avertissement et d'instructions fournies par le fabricant de l'équipement adaptatif doivent être placées conformément aux instructions.

***REMARQUE: Classification Haute Tech/Basse Tech ANCEM: à l'exception de simples modifications mécaniques des systèmes de contrôle des véhicules secondaires OEM, presque toutes les modifications apportées aux systèmes de contrôle des véhicules secondaires seraient classées ANCEM Haute Tech selon la définition Haute Tech/Basse Tech ANCEM dans la section 7.**

39 INTERVERROUILLAGES

Classification ANCEM: Haute Tech/Basse Tech



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 19 décembre 2013

Page 1 de 1

Intention

Le but de l'interverrouillage est d'activer ou de désactiver des fonctions spécifiques du véhicule et de l'équipement de mobilité.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définition: (Voir l'annexe C pour Définitions Haute Tech et Basse Tech)

Exigences

- 39.1 Les interverrouillages doivent être spécifiques au véhicule.
- 39.2 L'installation doit satisfaire aux exigences de la Section 6 - Spécifications Électriques Générales, le cas échéant.
- 39.3 L'interverrouillage doit respecter ou dépasser les spécifications établies par le fabricant de l'équipement adaptatif et/ou le fabricant d'équipement d'origine.

40 POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS SITE

Classification ANCEM: N/A



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 2 juin 2016

Page 1 de 3

Intention

Fournir les outils, l'équipement et le personnel nécessaires aux installations et/ou entretien sécuritaire des équipements de mobilité répondant à toutes les exigences fonctionnelles des Règles PAQ et des Lignes Directrices ANCEM ailleurs que dans les locaux permanents du concessionnaire accrédité ANCEM.

Portée

Cette politique s'applique à tous les concessionnaires ANCEM en règle qui sont accrédités en tant qu'Installateurs Hors Site. Ces installations sont limitées à la catégorie basse-tech. Ces installations excluent les commandes de conduite primaires et secondaires, les modifications haute tech et les modifications structurelles.

Définitions: (Voir l'Annexe C)

Exigences

Politique

- 40.1** Les exigences pour l'installateur hors site sont définies ici. S'il y a des variations, elles seront listées en tant qu'Addendum.

Personnel:

- 40.2** Deux personnes sont requises pour toutes les installations. Ceci est pour des raisons de sécurité ainsi que pour assurer la surveillance des installations, aider à soulever des charges lourdes et effectuer une inspection finale. Au moins un des techniciens doit être certifié pour le (s) produit (s) en cours d'installation et/ou d'entretien.
- 40.3** Une personne est suffisante si vous effectuez des réparations ou de l'entretien seulement et que vous ne soulevez pas de charges lourdes. Le technicien doit être certifié sur le produit en cours d'entretien.
- 40.4** Le personnel doit être compétent pour remplir la documentation requise et démontrer au besoin l'utilisation de l'équipement, les procédures alternatives et les systèmes de sécurité au client, au besoin.

Unité Mobile (Véhicule):

- 40.5** Il doit y avoir un véhicule utilisé pour les installations hors site avec la capacité de transporter en toute sécurité tous les outils et l'équipement requis avec une zone séparée pour les outils/l'équipement et un PNBV suffisant pour accommoder toute la charge utile nécessaire.
- 40.6** Le véhicule doit avoir la capacité de chauffer la zone à l'intérieur du véhicule au-dessus du point de congélation où les outils sont stockés pour les maintenir à un état pratique.
- 40.7** Le véhicule doit être enregistré auprès du concessionnaire et avoir une assurance en cours et respecter toutes les lois fédérales, provinciales ou d'État.

40 POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS SITE

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 2 juin 2016

Page 2 de 3

Outils/Équipement:

Chaque unité mobile doit être équipée d'outils et d'équipements appropriés pour l'installation ou le service fourni. Voici une liste d'outils, d'équipement et de documents qui seront fournis.

Requis:

- 40.8** Matériaux de référence (manuels d'installation/de dépannage) en format numérique ou papier (papier préféré).
- 40.9** FDS pour les produits chimiques transportés.
- 40.10** EPI standard (tel que requis par l'employeur / l'État / la Province).
- 40.11** Trousse de premiers soins.
- 40.12** Cales de roue.
- 40.13** Lumière (s) de travail.
- 40.14** Balances à quatre coins.
- 40.15** Téléphone cellulaire en cas d'urgence
- 40.16** Outillage à main standard complet (clés, tournevis, douilles, pinces, pinces coupantes, pinces à dénuder, outils de sertissage, etc.)
- 40.17** Clés dynamométriques.
- 40.18** Multimètre.
- 40.19** Fournitures d'atelier: fil, connecteurs, gaine thermorétractable, pistolet thermique (torche), attaches, fusibles, ruban adhésif, scellant, lubrifiant.

Optionnel (si nécessaire pour le travail à effectuer):

- 40.20** Pistolet/Fer à souder.
- 40.21** Source d'énergie (génératrice) pour les outils de soudure, les lumières, le compresseur, etc. si nécessaire.
- 40.22** Outils pneumatiques et accessoires appropriés.
- 40.23** Étiqueteuse quelconque (pour le câblage).
- 40.24** Cric de plancher et chandelles.
- 40.25** Dispositif de levage et/ou de positionnement (pour équipement lourd)
- 40.26** Outils d'enlèvement de garniture.

Documentation et Étiquetage:

- 40.27** Documentation du Client/PAQ - et capacité de le compléter (électroniquement ou sur papier) conformément à la Section 2 des Lignes Directrices et aux Règles du PAQ.
- 40.28** Formulaire Rendre Inopérant.

40 POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS SITE

Classification ANCEM: N/A



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 2 juin 2016

Page 3 de 3

40.29 Preuve photographique:

Les photos sont requises uniquement pour les nouvelles installations. Les photographies minimales suivantes sont requises. Les photos peuvent être stockées dans le dossier du client ou par voie électronique et doivent être disponibles sur demande.

40.29.1 Lieu de travail (montre les conditions de travail)

40.29.2 Véhicule/produit avant l'installation (indiquant la zone où l'équipement sera installé).

40.29.3 Véhicule/Produit après l'installation (montrant le produit qui a été installé).

40.29.4 Chaque fois qu'un véhicule est pesé sur des balances à quatre coins, une photo doit être prise pour montrer la position du tampon de la balance et les conditions de surface. Un angle est acceptable qui montre le véhicule entier dans le cadre avec les coussinets sous les pneus.

40.29.5 Tous les points de contrôle de qualité spéciaux mentionnés dans les instructions du fabricant de l'équipement de mobilité (si nécessaire).

40.30 Le dossier client doit indiquer clairement que le travail était une installation/un service hors site.

40.31 Le client doit signer le document d'acceptation en indiquant qu'il est satisfait de l'installation et/ou du service fourni.

Considérations Environnementales:

40.32 Le technicien doit évaluer que les conditions ambiantes et de travail et que l'emplacement est acceptable pour effectuer l'installation et/ou l'entretien conformément à toutes les Règles et Lignes Directrices de l'ANCEM et recommandations du fabricant d'outils.

40.33 L'installation ne doit pas se faire dans des conditions météorologiques défavorables qui compromettent la sécurité du technicien ou la capacité du technicien à terminer l'installation de façon sécuritaire.

40.34 Des tentes, auvents ou autres dispositifs extérieurs qui aident à protéger la zone de travail contre les intempéries ou d'autres problèmes de sécurité sont recommandés quand les conditions le justifient.

40.35 Lorsque des balances à quatre coins sont utilisées pour peser le véhicule conformément aux Règles et aux Lignes Directrices du PAQ, la balance doit se trouver sur une surface plane appropriée et conformément aux instructions d'utilisation du fabricant de balances.

Dossiers

40.36 Tous les dossiers sont conservés par le concessionnaire dans le dossier du client pendant au moins sept (7) ans, conformément aux règles du PAQ.

Addendas

40.37 Addenda 40A - Élévateurs Extérieurs Montées Sur l'Attelage

40A POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS-SITE ADDENDA - Élévatrices Extérieurs Montées Sur Attelage

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 26 avril 2017

Page 1 de 3

Intention et Portée:

Cet addenda ne s'applique qu'aux élévatrices amovibles montées sur l'attelage, qui ont été approuvés pour être utilisés sur le véhicule du client par le fabricant de l'élévatrice (outil d'application ou similaire).

En utilisant cet Addenda:

Suivez toutes les exigences de la section 40 avec toutes les exceptions notées dans la Section A. Des exigences supplémentaires sont également définies dans la Section B de cet addenda.

A. Exceptions:

Reportez-vous à la section 40 et remplacez-le par le texte affiché, le cas échéant.

Section 40 - Personnel

Une personne est acceptable pour installer l'élévatrice tant que les instructions d'installation du fabricant sont suivies et que la personne effectuant l'installation a suivi une formation et a été certifiée par le fabricant.

Section 40 - Outils Et Équipement Requis

Une Balance De Timon De Remorque calibrée** peut être utilisée à la place de la balance à quatre coins requise si aucun autre équipement non-OEM n'a été installé dans le véhicule qui pourrait avoir une incidence sur le PNBV, le PNBE ou la capacité de charge disponible.

** Si une Balance De Timon De Remorque est utilisée, référez-vous à PAQ-110 [Instructions De Balance De Timon ANCEM] pour les instructions sur l'utilisation de la balance. Le PAQ-110 peut être trouvé dans la section Contrôle Des Documents du site Web de l'ANCEM.

B. Exigences Supplémentaires:

B.1 Analyse De Poids De Section

- B.1.1** Avant l'installation, le technicien doit vérifier que le Poids Nominal Du Timon (PNT) du véhicule du client est suffisant pour permettre l'installation de l'élévatrice d'attelage et que l'attelage a la taille, la capacité et la classe appropriées.
- B.1.2** Chaque installation doit être documentée photographiquement montrant que l'installation de l'élévatrice avec l'appareil de mobilité installé ne dépasse pas le Poids Nominal Du Timon
- B.1.3** (PNT) du véhicule qui se trouve généralement dans le manuel du propriétaire du véhicule. Si l'aide à la mobilité du client n'est pas disponible, un poids de calage équivalent est autorisé. La méthode privilégiée consiste à utiliser une balance à quatre coins calibrée pour vérifier que le poids nominal brut du véhicule (PNBV) et les Poids Nominiaux Bruts De l'Essieu Avant Et Arrière (PNBEAV et PNBEAR) n'ont pas été dépassés. D'autres méthodes de balances calibrées et traçables, comme balance de Timon De Remorque,

40A POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS-SITE ADDENDA - Élévatrices Extérieurs Montées Sur Attelage

Classification ANCEM: N/A



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 26 avril 2017

Page 2 de 3

- B.1.4** sont permises, mais il faut ensuite documenter qu'aucun autre équipement "non OEM" n'a été installé pour modifier le Poids Brut de l'Essieu du véhicule.
Si l'une des valeurs de poids est dépassée, l'élévatrice doit être désinstallé et renvoyé au concessionnaire pour disposition.
- B.1.5** Toutes les mesures de poids doivent être enregistrées et conservées dans le fichier client.

B.2 Preuve Photographique

- B.2.1** Les photographies peuvent être stockées électroniquement ou imprimées. Toutes les photographies doivent être conservées dans le fichier client.
- B.2.2** Les photos sont prises une fois l'installation terminée et l'aide à la mobilité du client montée et fixée sur l'élévatrice.
- B.2.3** Les photographies suivantes (au minimum) sont requises pour toutes les installations: **voir les exemples
- B.2.3.1** Vue de face.
 - B.2.3.2** Vue de côté.
 - B.2.3.3** Vue à angle de quarante-cinq degrés (45°).
 - B.2.3.4** Terminaison de source d'énergie positive (+).
 - B.2.3.5** Terminaison de source d'énergie négative (-).
 - B.2.3.6** Harnais et routage.
 - B.2.3.7** Câblage dessus l'essieu arrière.
 - B.2.3.8** Lecture de la balance.

B.3 Exigences d'Inspection

- B.3.1** En plus de l'auto-inspection du technicien, une inspection de la qualité doit être effectuée chez le concessionnaire en utilisant les preuves photographiques au plus tard à la fin du jour ouvrable suivant.
- B.3.2** Si des anomalies sont détectées lors de l'inspection, le client doit en être avisé immédiatement et un travail de réparation (selon les circonstances) doit être planifié.
- B.3.3** L'inspection de la qualité doit être documentée, signée et datée par l'inspecteur (la signature et les méthodes d'enregistrement électroniques sont acceptables).

40A POLITIQUE D'INSTALLATION ET D'ENTRETIEN HORS-SITE ADDENDA - Élévatrices Extérieurs Montées Sur Attelage

Classification ANCEM: N/A



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 26 avril 2017

Page 3 de 3

Photos d'exemples d'installations extérieurs d'élévatricer d'attelage:

<p>Vue de face</p>	<p>Vue de côté</p>
<p>Vue à angle de quarante-cinq degrés (45°)</p>	<p>Câblage dessus l'essieu arrière</p>
<p>Terminaison de source d'énergie positive (+)</p>	<p>Terminaison de source d'énergie négative (-)</p>

41 VÉHICULES HYBRIDES / ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 28 novembre 2021

Page 1 de 4

Objectif

Fournir des directives lors de la modification ou l'installation d'équipements de mobilité dans des véhicules hybrides ou électriques. Cette section n'inclut pas d'instructions ni de directives pour les modifications structurelles.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les lois et lignes directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaudra.

Définitions:

Basées sur la base de la norme SAE J1715 "Terminologie relative aux véhicules électriques hybrides (VHE) et aux véhicules électriques (EV)"

Hybride - Véhicule équipé de deux systèmes ou plus d'entreposage d'énergie, qui doivent tous deux fournir de la puissance de propulsion soit indépendamment, soit ensemble. Typiquement, l'un de ces systèmes d'entreposage d'énergie alimente une unité motrice à combustion interne.

Électrique - Un véhicule dont l'unité motrice est exclusivement alimentée par un ou plusieurs systèmes d'entreposage d'énergie électrochimiques. Il existe une grande variété de systèmes d'entreposage et de systèmes de charge.

41 Précautions de sécurité - Les systèmes de véhicules Hybrides et Électriques sont très différents des véhicules à Combustion Interne traditionnels et comportent de nombreuses variantes. Avant d'ajouter un accessoire ou de réparer ces systèmes, il est vivement recommandé de comprendre les instructions de maintenance du groupe motopropulseur et du constructeur d'origine du véhicule. Les classes OEM ou les formations de service reconnues SAE ou ASE sont recommandées AVANT de tenter des modifications de propulsion ou des commandes. Travailler avec des véhicules hybrides et électriques peut nécessiter des modifications dans le fonctionnement normal du Service Après-Vente / Installation du Concessionnaire, notamment en raison de nouveaux dangers que les ateliers n'ont pas connus:

41.1 La formation à la sécurité est la clé pour effectuer un entretien ou une modification du véhicule en toute sécurité.

41.2 Déplacer un véhicule hybride ou VE dans l'environnement de l'atelier est nettement plus silencieux et beaucoup plus dangereux pour ceux qui travaillent dans l'environnement. En comparaison, le moteur à CI standard fait actuellement beaucoup de bruit, de sorte que les membres de l'équipe peuvent ne pas entendre un VE ou un hybride être déplacé. Les véhicules électriques sont silencieux lorsqu'ils sont utilisés, de sorte que les gens risquent de ne pas être au courant de mouvements planifiés ou imprévus.

41 VÉHICULES HYBRIDES / ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 28 novembre 2021

Page 2 de 4

41.3 Les véhicules électriques peuvent également se déplacer seuls de manière inattendue, à moins que la Clé De Propulsion ne soit retirée.

41.4 L'emplacement de la batterie dans le véhicule peut nécessiter de nouvelles méthodes de levage et une communication avec le fabricant du composant / du véhicule.

41.5 Les composants et les câbles haute tension sont capables de générer un choc électrique fatal. Certains véhicules hybrides et électriques ont des systèmes d'entreposage d'énergie supérieurs à 650 volts. Tout dépassement de 150 volts peut provoquer des blessures graves et même la mort.

41.6 Les véhicules électriques et hybrides disposent d'une énergie électrique entreposée de manière unique, susceptible de provoquer une explosion ou un incendie. Des gaz explosifs et des liquides nocifs peuvent être libérés si les batteries sont endommagées, surchargées ou modifiées de manière incorrecte. ”

41.7 Les composants peuvent conserver une tension dangereuse même quand les véhicules sont "éteints". Il est essentiel de trouver la Clé De Propulsion sur le véhicule et de la retirer avant le début des travaux.

41.8 Il convient d'être prudent en cas de mouvement inattendu des moteurs électriques ou du véhicule lui-même, en raison des forces magnétiques entreposées dans le véhicule et ses systèmes.

41.9 Les batteries haute tension peuvent être lourdes, encombrantes et difficiles à manipuler, plusieurs fois plus lourdes que les batteries conventionnelles. Des aides et des appareils de levage peuvent donc être nécessaires pour prévenir les troubles musculo-squelettiques.

41.10 Les véhicules hybrides peuvent démarrer leur moteur à combustion interne automatiquement quand le contact est allumé et que le véhicule détecte que la batterie s'est déchargée à un niveau tel que la recharge est nécessaire.

41.11 Les courants électriques élevés dans les batteries et les systèmes à haute tension dans les véhicules électriques peuvent générer des champs magnétiques, pouvant induire des courants de Foucault dans le corps humain. Les risques liés aux champs électromagnétiques sont donc potentiellement dangereux pour les mécaniciens et les personnes ayant des implants actifs tels que les stimulateurs cardiaques.

41.12 Les véhicules hybrides et électriques profitent souvent des pneus à faible résistance au roulement et des systèmes écoénergétiques dotés de directives de fonctionnement différentes que les installateurs et les techniciens de service formés pour les véhicules plus traditionnels peuvent ne pas être familiarisés avec.

41 VÉHICULES HYBRIDES / ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 28 novembre 2021

Page 3 de 4

Exigences:

41.13. Systèmes de charge:

Une grande variété de systèmes de charge et de systèmes d'entreposage d'énergie sont impliqués avec une normalisation minimale de l'industrie. Aucune modification de ces systèmes ne doit être effectuée, sauf indication contraire du fabricant, qui a fourni toutes les pièces et tous les conseils nécessaires.

41.14. Systèmes d'Alimentation De Secours et Accessoires:

De nombreux véhicules hybrides et électriques exécutent toutes les fonctions accessoires et de nombreuses commandes secondaires à partir d'un système d'alimentation auxiliaire de 12 ou 24 volts. Plusieurs de ces systèmes auxiliaires ne sont dimensionnés que pour ces opérations. Ceux-ci se trouvent souvent dans des emplacements non traditionnels du véhicule. Le fabricant de l'équipement doit fournir des informations si l'alimentation en courant de ces systèmes est appropriée et l'installateur doit suivre toutes les instructions. Il faut prendre soin de vérifier que le disjoncteur et / ou la protection de fusible du système sont correctement étiquetés et de former les utilisateurs finaux en ce qui concerne l'emplacement et le fonctionnement.

Problèmes d'Installation:

41.15 Suivez les instructions d'installation explicites du fabricant du véhicule et des équipements pour la marque et le modèle du véhicule. En raison des grandes variantes en conception de véhicule, si les instructions du fabricant ne couvrent pas le type et le modèle du véhicule, contactez le fabricant pour obtenir des conseils.

41.16. Un soin particulier est nécessaire quand vous travaillez autour des systèmes de propulsion pour ne pas compromettre l'intégrité. Cela pourrait causer des dommages matériels graves, des blessures graves voire la mort. Cela est particulièrement vrai quand vous percez dans des zones aveugles du véhicule.

Répartition Du Poids [inc. capacité de charge]:

41.17 La répartition du poids est plus critique dans un véhicule hybride ou électrique en raison des systèmes uniques de récupération d'énergie utilisant les freins. Les hybrides et les véhicules électriques profitent souvent du freinage par récupération pour effectuer la majeure partie des arrêts, ce qui reconstitue également le système d'entreposage d'énergie. Un véhicule déséquilibré peut affecter les commandes de maniement et la stabilité du véhicule, ainsi que des conséquences inattendues lors du freinage.

41 VÉHICULES HYBRIDES / ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM: N/A



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 28 novembre 2021

Page 4 de 4

41.18 Il est essentiel de respecter les directives de répartition du poids répertoriées par les constructeurs automobiles.

41.19 Il est très important de former les utilisateurs finaux aux exigences de répartition du poids lors du transport de leur équipement de mobilité.

Systèmes Haute Tension vs Basse Tension:

41.20 Tout système dont la tension est supérieure à 60 Vcc jusqu'à et y compris 1500 Volts est considéré comme HAUTE TENSION. Aucune modification d'un système haute tension ne doit être effectuée.

41.21 Les systèmes de véhicule de 48 volts sont considérés comme des "hybrides légers".

41.22 Les systèmes de moins de 40 volts sont considérés comme des Systèmes Basse Tension.

NFSVM/NSVMC 305 [Véhicules électriques: protection contre les fuites d'électrolyte et les décharges électriques]:

41.23 Il n'existe aucune exemption en vertu de la Norme Fédérale de Sécurité des Véhicules à Moteur (NFSVM/NSVMC) 305 dans la partie 595 du 49 CFR, "Exemptions Rendre Inopérant". Par conséquent, aucune installation ni aucun service ne peut modifier une partie du système de sécurité du véhicule spécifié sous NFSVM/NSVMC 305.

SECTION ILLUSTRATION

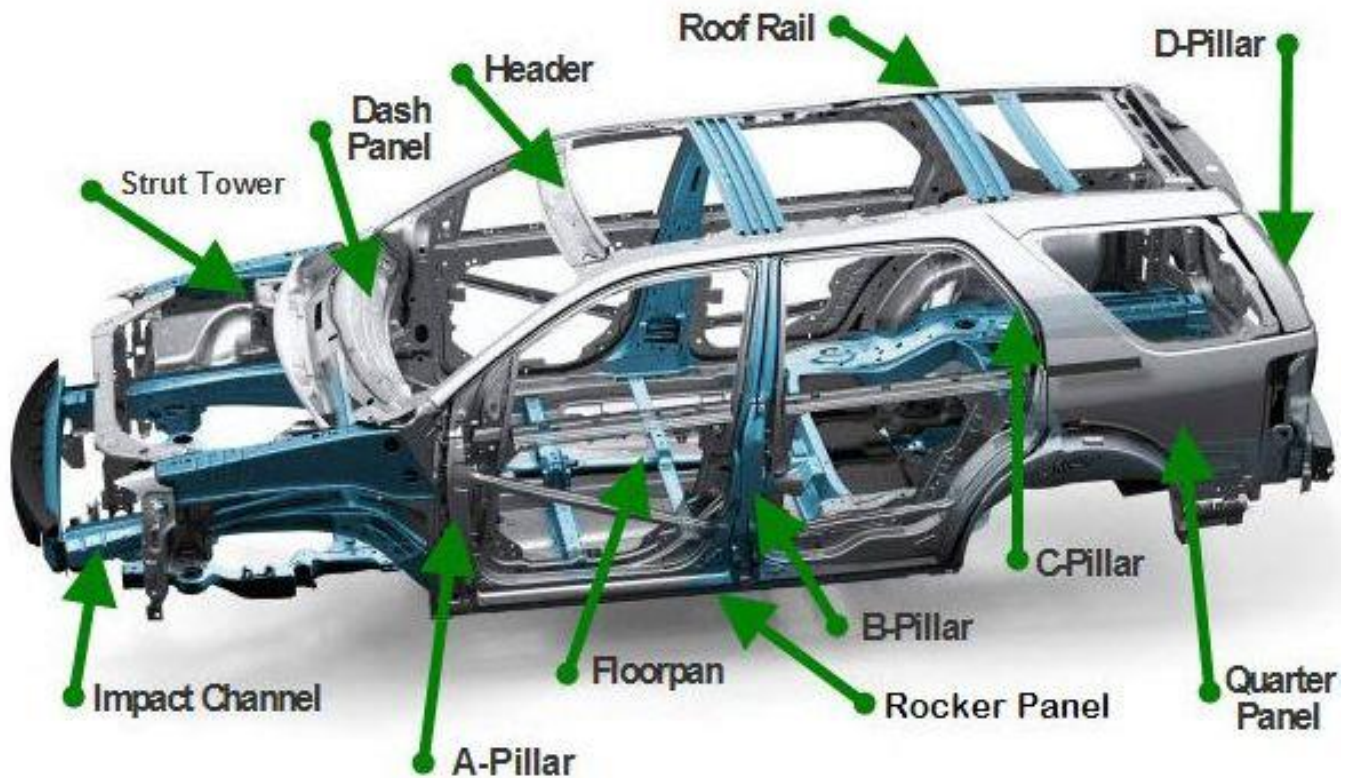


Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices

Révisé le 19 janvier 2012

Page 1 de 1

MINI-VAN BODY TERMINOLOGY



RÉFÉRENCES CLÉS



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

1. ASRC - L'Association pour les Spécialistes de la Réadaptation des Conducteurs - Organisation professionnelle pour les personnes travaillant dans le domaine spécialisé de la réadaptation des conducteurs, de la formation des conducteurs et de l'évaluation de l'équipement des véhicules adaptatifs pour les personnes handicapées.
www.aded.net
1-866-672-9466 Sans frais (ÉU/CA)
2. AWS - American Welding Society - Pour faire avancer la science, la technologie et l'application de la soudure et des disciplines connexes.
www.aws.org
1-800-443-9353 ou 305-443-9353
3. NFSVM/NSVMC- Normes Fédérales de Sécurité des Véhicules À Moteur - Règlements auxquels les fabricants de véhicules à moteur et d'équipement doivent se conformer et certifier la conformité.
Normes Américaines: www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/standards
1-888-327-4236
Normes Canadiennes:
http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/M/mvsa/regulations/mvsrg/toc_mvsg.htm
613-990-2309
4. NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration - L'organisme du gouvernement fédéral ayant le pouvoir de réglementer la fabrication d'équipement d'adaptation automobile et de véhicules modifiés utilisés par les personnes handicapées.
www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/adaptive
1-888-327-4236 Ligne Directe De Sécurité Automobile
5. ANCEM - Association Nationale des Concessionnaires d'Équipement de Mobilité - Association de concessionnaires d'équipement de mobilité qui fournit des modifications de véhicules et d'équipement, fabricants d'équipement, spécialistes de la réadaptation des conducteurs et autres professionnels consacrés à l'élargissement des possibilités pour les personnes handicapées à conduire ou être transportés dans des véhicules modifiés.
www.nmeda.com
1-800-833-0427
6. PAQ - Programme d'Assurance de la Qualité - Le Programme d'Assurance de la Qualité est un programme d'accréditation reconnu pour l'industrie de l'équipement de mobilité. Le programme a été développé par ANCEM pour promouvoir la qualité, la sécurité et la fiabilité dans l'industrie.
www.nmeda.com/quality-assurance-program/
1-800-833-0427
7. SAE - Society of Automotive Engineers - Réseau professionnel d'ingénieurs et de professionnels qui partagent des informations pour faire progresser l'ingénierie dans l'industrie automobile. Le Comité Des Normes Sur Les Dispositifs Adaptatifs élabore des rapports d'information, des pratiques recommandées et des normes pour l'équipement adaptatif automobile.
www.sae.org
1-724-776-0790 Service À La Clientèle
8. Transports Canada - L'organisme gouvernemental canadien ayant le pouvoir de réglementer la fabrication d'équipement adaptatif pour véhicules automobiles et de véhicules modifiés utilisés par des personnes handicapées.
www.tc.gc.ca
1-800-333-0371 Renseignements Sur La Sécurité Routière

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571

Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité

Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 8

Intention

Décrire les Normes Fédérales / Canadiennes De Sécurité De Véhicule À Moteur qui sont plus susceptibles d'être affectées par une modification de la mobilité.

Portée

Les Lignes Directrices ANCEM sont destinés à être utilisés par l'industrie des équipements de mobilité. Les Lignes Directrices ANCEM ne remplacent pas les Lois et Lignes Directrices Fédérales, Étatiques ou Provinciales ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité; le plus sévère prévaut.

Exigences

PRÉVENTION DES COLLISIONS

NFSVM/NSVMC No. 101 - Commandes et Affichages - Cette norme exige que les contrôles essentiels soient placés à la portée du conducteur quand le conducteur est retenu par une ceinture sous-abdominale et une ceinture thoracique supérieure, et que certaines commandes montées sur le tableau de bord soient identifiées.

NFSVM/NSVMC No. 102 - Séquence Du Levier De Changement De Vitesse, Interverrouillage Du Démarreur et Effet De Freinage De La Transmission - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus - Cette norme spécifie les exigences pour la séquence du levier de changement de vitesse, un interverrouillage du démarreur, et pour un effet de freinage des transmissions automatiques, pour réduire la probabilité d'erreurs de changement de vitesse, l'engagement du démarreur quand le véhicule est en position de conduite et fournir un freinage supplémentaire à des vitesses inférieures à 40 km/h (25 mi/h).

NFSVM/NSVMC No. 103 - Systèmes De Dégivrage Et De Desembuage Du Pare-brise - Cette norme spécifie les exigences pour les systèmes de dégivrage et de desembuage du pare-brise afin que chaque véhicule soit muni d'un système de dégivrage et de desembuage du pare-brise qui fonctionne soit en appliquant de la chaleur au pare-brise, soit en déshumidifiant l'air à l'intérieur de l'habitacle du véhicule. Application: Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus.

NFSVM/NSVMC No. 104 - Systèmes d'Essuyage Et De Lavage Du Pare-brise - Cette norme spécifie les exigences relatives aux systèmes d'essuyage et de lavage du pare-brise. L'intention de cette norme est de s'assurer que le système d'essuyage et de lavage du pare-brise essuie la zone de pourcentage spécifiée du pare-brise, avec au moins deux fréquences ou vitesses. Application: Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus

NFSVM/NSVMC No. 105 - Systèmes De Freinage Hydraulique Et Électrique - Cette norme spécifie les exigences pour les véhicules équipés de systèmes de freins de service hydrauliques et électriques et de systèmes de frein de stationnement associés pour garantir des performances de freinage sûres dans des conditions normales et d'urgence.

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571

Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité

Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 2 de 8

NFSVM/NSVMC No. 106 - Boyaux De Freins - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions, Autobus, Remorques Et Motocyclettes, et Boyaux De Freins Hydrauliques, Pneumatiques Et À Vide, Ensembles De Boyaux De Frein Et Raccords d'Extrémité De Boyaux De Freins pour utilisation dans ces véhicules. Cette norme établit les exigences de performance et d'étiquetage pour les boyaux de frein hydrauliques, pneumatiques et à vide, les ensembles de boyaux de frein et les raccords de boyaux de frein pour tous les véhicules à moteur. L'intention de cette norme est de réduire la défaillance du système de freinage due à la perte de pression ou de vide causée par la rupture du boyau ou de l'ensemble du boyau.

NFSVM/NSVMC No. 108 - Lampes, Dispositifs Réfléchissants Et Équipement Connexe - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions, Autobus, Remorques (sauf les remorques à poteaux et les chariots de conversion de remorque) et Motocyclettes. Cette norme spécifie les exigences relatives aux lampes d'origine et de remplacement, aux dispositifs réfléchissants et à l'équipement connexe. L'intention est de réduire les accidents de la circulation, les décès et les blessures résultant d'accidents de la circulation, d'éclairer adéquatement la chaussée et d'accroître la visibilité des véhicules sur les voies publiques afin que leur présence soit perçue et leurs signaux compris, à la fois dans la lumière du jour et dans l'obscurité ou d'autres conditions de visibilité réduite.

NFSVM/NSVMC No. 110 - Sélection Des Pneus Et Des Jantes - Cette norme spécifie les exigences relatives à la sélection des pneus et à l'étiquetage des pneus et des informations sur la capacité de charge afin d'éviter les surcharges. Application: À l'exception des motocyclettes, cette norme s'applique aux véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins et aux ensembles de pneus de secours non pneumatiques pour voitures de tourisme.

NFSVM/NSVMC No. 111 - Rétroviseurs - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions, Autobus, Autobus Scolaires Et Motocyclettes. Cette norme spécifie les exigences relatives aux performances et à l'emplacement des rétroviseurs intérieurs et extérieurs. Son intention est de réduire le nombre de décès et de blessures qui surviennent quand le conducteur d'un véhicule à moteur n'a pas une vue claire et raisonnablement dégagée vers l'arrière.

NFSVM/NSVMC No. 114 - Protection Contre Le Vol Et Prévention Des Accidents De Roulage - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples Et Camions d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme spécifie les exigences de performance des véhicules destinées à réduire l'incidence des accidents résultant du vol et du roulage accidentel de véhicules à moteur.

NFSVM/NSVMC No. 118 Systèmes De Fenêtres, De Cloisons Et De Panneaux De Toit À Commande Électrique - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples Et Camions d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme spécifie les exigences relatives aux fenêtres, aux cloisons et aux systèmes de panneaux de toit à commande électrique, afin de réduire au minimum les risques de décès ou de blessure liés à leur fonctionnement accidentel.

NFSVM/NSVMC No. 119 - Pneumatiques Neufs - Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions, Autobus, Remorques Et Motocyclettes. Cette norme établit les exigences de performance et de marquage pour les pneumatiques destinés aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions, aux autobus, aux remorques et aux motocyclettes. Son intention est de fournir des niveaux de performance opérationnelle sûrs pour les pneus utilisés sur les véhicules à moteur autres que les voitures de tourisme, et de fournir suffisamment d'informations sur les pneus pour permettre leur bonne sélection et utilisation.

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571

Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité

Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 3 de 8

NFSVM/NSVMC No. 120 - Sélection Des Pneus Et Des Jantes Pour Les Véhicules À Moteur Autres Que Les Voitures De Tourisme - Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions, Autobus, Remorques Et Motocyclettes, aux Jantes utilisées sur ces véhicules et aux Ensembles De Pneus De Secours Non Pneumatiques destinés à ces véhicules. Cette norme spécifie les exigences de sélection des pneumatiques et des jantes et les exigences de marquage de la jante. Son intention est de fournir une performance opérationnelle sûre en s'assurant que les véhicules auxquels elle s'applique sont équipés de pneus de dimension et de capacité de charge adéquates avec des jantes de taille appropriée, de désignation de type et d'identification du fabricant.

NFSVM/NSVMC No. 123 - Commandes Et Affichages De Motocyclettes - Motocyclettes avec guidon. L'intention de cette norme est de minimiser les accidents causés par une erreur de l'opérateur en réponse à l'environnement automobile, en normalisant certaines commandes et affichages de motocyclettes.

NFSVM/NSVMC No. 124 - Systèmes De Commande d'Accélérateur - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus. Cette norme établit des exigences pour le retour de la manette des gaz du véhicule à la position de ralenti quand le conducteur retire son pied du contrôle de l'accélérateur, ou en cas de disjonction ou de déconnexion dans le système de contrôle de l'accélérateur.

NFSVM/NSVMC No. 135 - Systèmes De Freinage Pour Véhicules Légers - Cette norme spécifie l'équipement et les exigences de performance pour les freins de service et les systèmes de frein de stationnement. L'intention de cette norme est d'assurer un freinage efficace dans des conditions de conduite normale et en cas d'urgence. Application: Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus d'un PNBV de 3 500 kg (7 716 lb) ou moins

NFSVM/NSVMC No. 201 - Protection Des Occupants Dans l'Impact Intérieur - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme spécifie les exigences de performance pour fournir une protection contre les impacts de la tête pour les occupants.

RÉSISTANCE AUX COLLISIONS

NFSVM/NSVMC No. 202 (a) - Appuie-Tête. La présente norme spécifie les exigences de performance et d'autres exigences relatives à l'appuie-tête dans le but de réduire les blessures par entorse cervicale. Pour les sièges avant, la règle élargie établit une exigence de hauteur minimale plus élevée, limitant la distance entre l'arrière de la tête de l'occupant et l'appuie-tête de l'occupant, ainsi que la taille des espaces et des ouvertures des appuie-tête. La règle élargie établit également de nouvelles exigences de résistance et de conformité dynamique et modifie la plupart des procédures de test existantes. De plus, la règle établit les exigences relatives aux appuie-tête installés volontairement dans les places assises désignées à l'arrière du véhicule. La norme améliorée devient obligatoire pour tous les véhicules fabriqués le 1er septembre 2008 ou après. Jusqu'à cette date, les fabricants peuvent se conformer à la norme NHTSA existante, à la norme NHTSA améliorée ou aux réglementations Européennes actuelles.

NFSVM/NSVMC No. 203 - Protection Contre Les Impacts Du Conducteur provenant du Système De Commande De Direction - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus ayant Un Poids Nominal Brut Du Véhicule de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme spécifie les exigences pour minimiser les blessures à la poitrine, au cou et au visage en fournissant des systèmes de direction qui cèdent vers l'avant, amortissant

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571

Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité

Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 4 de 8

l'impact de la poitrine du conducteur en absorbant une grande partie de son énergie d'impact dans les collisions frontales. De tels systèmes sont très efficaces pour réduire la probabilité de blessures graves et mortelles.

NFSVM/NSVMC No. 204 - Commande De Direction Arrière - Véhicules De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus ayant un Poids De Véhicule À Vide (PVV) de 2 495 kg (5 500 lb) ou moins. Les Fourgonnettes Walk-in sont exclus. Cette norme spécifie les exigences limitant le déplacement vers l'arrière de la colonne de direction dans l'habitacle afin de réduire les risques de blessures à la poitrine, au cou ou à la tête.

NFSVM/NSVMC No. 206 - Serrures De Porte Et Composants De Retenue De Porte - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples Et Camions. Cette norme spécifie les exigences relatives aux serrures de portes latérales et aux composants de retenue des portes latérales, y compris les verrous, les charnières et autres moyens de support, afin de réduire au minimum la probabilité que des occupants soient projetés du véhicule par impact.

NFSVM/NSVMC No. 207 - Systèmes De Sièges - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus. Cette norme établit les exigences relatives aux sièges, aux ensembles de fixation et à l'installation, afin de réduire au minimum les risques de défaillance en raison des forces exercées sur le siège lors de l'impact du véhicule.

NFSVM/NSVMC No. 208 - Protection contre les écrasements des occupants Cette norme spécifiait à l'origine le type de dispositif de retenue des occupants (c'est-à-dire les ceintures de sécurité) requis. Il a été modifié pour préciser les exigences de performance pour les mannequins anthropomorphes installés dans les sièges avant des voitures particulières et de certains véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus, y compris les systèmes de retenue actifs et passifs identifiés ci-dessous. L'intention de la norme est de réduire le nombre de décès et le nombre et la gravité des blessures chez les occupants impliqués dans des collisions frontales.

NFSVM/NSVMC No. 209 - Ensembles De Ceinture De Sécurité - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus. Cette norme spécifie les exigences relatives aux ceintures de sécurité. Les exigences s'appliquent aux courroies, sangles ou matériaux similaires, ainsi qu'à toutes les boucles et autres fixations nécessaires et à tous les accessoires conçus pour l'installation dans un véhicule à moteur, ainsi qu'aux instructions d'installation, d'utilisation et de maintenance de l'ensemble.

NFSVM/NSVMC No. 210 - Ancrages Des Ceintures De Sécurité - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus. Cette norme établit les exigences relatives à l'ancrage des ceintures de sécurité afin de garantir un emplacement approprié pour une retenue efficace des occupants et pour réduire les risques de défaillance. Les exigences s'appliquent à tout composant, autre que la sangle ou les courroies, impliqué dans le transfert des charges de ceinture de sécurité à la structure du véhicule.

NSVMC No. 210.1 - Ancrages d'Attache Prêts À l'Emploi Pour Systèmes De Retenue

Cette norme a été établie pour améliorer la sécurité des enfants et la compatibilité des véhicules en exigeant que tous les véhicules fabriqués le 9-1-02 ou après cette date fournissent des systèmes d'ancrage pour les systèmes de retenue pour enfants fonctionnant indépendamment du système de ceinture de sécurité. La partie de l'ancrage d'attache de la norme spécifie l'emplacement de l'ancrage d'attache, les exigences de résistance des ancrages d'attache, les conditions d'essai et les procédures d'essai pour tester les exigences de résistance d'ancrage. Application: Sauf pour les navettes, cette

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571 Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 5 de 8

norme s'applique aux voitures de tourisme, aux camions et aux véhicules de tourisme polyvalents d'un PNBV de 3 855 kg (8 500 lb) ou moins, sauf les véhicules de type fourgonnette walk-in et les véhicules destinés exclusivement au Service Postal des États-Unis; et aux autobus (y compris les autobus scolaires) d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant l'introduction progressive de la présente norme. Pour de telles situations, reportez-vous à la section 20.4 des Lignes Directrices de l'ANCEM pour obtenir des informations supplémentaires.

NSVMC No. 210.2 - Systèmes d'Ancrages Universels Inférieurs Pour Les Ensembles De Retenue Et Les Coussins d'Appoint

Cette norme a été établie pour améliorer la sécurité des enfants et la compatibilité des véhicules en exigeant que tous les véhicules fabriqués le 9-1-02 ou après cette date fournissent des systèmes d'ancrage pour les systèmes de retenue pour enfants fonctionnant indépendamment du système de ceinture de sécurité. La partie de l'ancrage d'attache de la norme spécifie l'emplacement de l'ancrage d'attache, les exigences de résistance des ancrages d'attache, les conditions d'essai et les procédures d'essai pour tester les exigences de résistance d'ancrage. Application: Sauf pour les navettes, cette norme s'applique aux voitures de tourisme, aux camions et aux véhicules de tourisme polyvalents d'un PNBV de 3 855 kg (8 500 lb) ou moins, sauf les véhicules de type fourgonnette walk-in et les véhicules destinés exclusivement au Service Postal des États-Unis; et aux autobus (y compris les autobus scolaires) d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant l'introduction progressive de la présente norme. Pour de telles situations, reportez-vous à la section 20.4 des Lignes Directrices de l'ANCEM pour obtenir des informations supplémentaires.

NFSVM/NSVMC No. 212 - Montage De Pare-brise - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus ayant un Poids Nominal Brut de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme exige que, lorsqu'ils sont testés comme décrit, chaque support de pare-brise soit ancré en place et conserve l'un des deux pourcentages spécifiés de sa périphérie dans une situation de collision. L'intention de cette norme est de garder les occupants du véhicule dans les limites de l'habitacle lors d'une collision.

NFSVM/NSVMC No. 213 - Dispositifs De Retenue Pour Enfants - Cette norme couvre les porte-bébés, les sièges pour enfants, les harnais et

les lits d'auto qui retiennent les enfants de moins de 29 kg (65 lb). Cette réglementation exige que les systèmes de retenue pour enfants soient compatibles avec les systèmes d'ancrage pour dispositifs de retenue pour enfants requis par la norme NFSVM 225 et qu'ils satisfassent à un essai de traînée frontale de 48 KMH (30 MPH) avec les paramètres d'essai de collision typiques. Elle spécifie le rembourrage pour les enfants pesant moins de 10 kg (22 lb) et contient des exigences d'étiquetage.

NSVMC 213.4 - Systèmes De Retenue Intégrés Et Coussins d'Appoint Intégrés - Cette norme couvre les porte-bébés intégrés, les sièges d'enfant et les harnais qui retiennent les enfants. Cette réglementation exige que les systèmes de retenue pour enfants intégrés répondent aux exigences de performance et de sécurité.

NFSVM/NSVMC No. 214 - Protection Contre Les Impacts Latéraux - Cette norme spécifie les exigences de performance pour la protection des occupants dans les collisions latérales. L'intention de cette norme est de réduire le risque de blessures graves et mortelles pour les occupants des voitures de tourisme, des véhicules de tourisme à usages multiples, des camions et des autobus.

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571

Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité

Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 6 de 8

NSVMC 215 - Pare-chocs Applicable aux voitures de tourisme, cette norme spécifie les exigences géométriques du pare-chocs et les dommages maximums au pare-chocs d'un véhicule dans des impacts mineurs.

NFSVM/NSVMC No. 216 - Résistance À l'Écrasement Du Toit Cette norme établit les exigences de résistance pour le toit de l'habitacle afin de réduire les décès et les blessures dus à l'écrasement du toit dans l'habitacle dans les accidents de capotage. Application: Voitures de tourisme (sauf les voitures décapotables) et véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus (sauf les autobus scolaires) d'un PNBV de 4 536 kilogrammes (10 000 lb) ou moins.

NFSVM No. 225 - Dispositifs d'Ancrage Des Dispositifs De Retenue Pour Enfants - Cette norme a été établie pour améliorer la sécurité des enfants et la compatibilité des véhicules en exigeant que tous les véhicules fabriqués le 9-1-02 ou après cette date définissent des systèmes d'ancrage pour les dispositifs de retenue pour enfants. La partie de l'ancrage d'attache de la norme spécifie l'emplacement de l'ancrage d'attache, les exigences de résistance des ancrages d'attache, les conditions d'essai et les procédures d'essai pour tester les exigences de résistance d'ancrage. Application: Sauf pour les navettes, cette norme s'applique aux voitures de tourisme, aux camions et aux véhicules de tourisme polyvalents d'un PNBV de 3 855 kg (8 500 lb) ou moins, sauf les véhicules de type fourgonnette walk-in et les véhicules destinés exclusivement au Service Postal des États-Unis; et aux autobus (y compris les autobus scolaires) d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant l'introduction progressive de la présente norme. Pour de telles situations, reportez-vous à la section 20.4 des Lignes Directrices de l'ANCEM pour obtenir des informations supplémentaires.

NORMES APRÈS COLLISION

NFSVM/NSVMC No. 301 - Intégrité Du Système De Carburant (incluant NSVMC 301.1 - Intégrité Du Système De Carburant GPL, NSVMC 301.2 - Intégrité Du Système De Carburant GNV / NFSVM 303, NSVMC 3.1.3 - Intégrité Du Système De Carburant Pour Véhicules À Trois Roues Et Motocyclettes) - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus ayant un Poids Nominal Brut de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins et des Autobus Scolaires dont le Poids Nominal Brut est supérieur à 4 536 kg (10 000 lb) - Cette norme spécifie les exigences relatives à l'intégrité des systèmes de carburant des véhicules à moteur. Son intention est de réduire le nombre de décès et de blessures attribuables aux incendies causés par le déversement de carburant pendant et après un accident de la route.

NSVMC/NFSVM No. 302 - Inflammabilité Des Matériaux Intérieurs - Voitures De Tourisme, Véhicules De Tourisme À Usages Multiples, Camions Et Autobus - Cette norme spécifie les exigences de résistance au brûlage requise pour les matériaux utilisés dans les compartiments des occupants des véhicules à moteur. Son intention est de réduire les décès et les blessures des occupants de véhicules à moteur causés par des incendies de véhicules, en particulier ceux qui proviennent de l'intérieur du véhicule et qui proviennent de sources telles que des allumettes ou des cigarettes.

ANNEXE A

Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571 Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 7 de 8

NFSVM/NSVMC No. 305 - Véhicules À Propulsion Électrique: Déversement d'Électrolyte Et Protection Contre Les Chocs Électriques

Cette norme spécifie les exigences relatives à la limitation du déversement d'électrolyte, à la rétention des batteries de propulsion en cas de collision et à l'isolation électrique du châssis par rapport au système haute tension, qui doivent être respectées par les véhicules utilisant l'électricité comme puissance de propulsion. L'intention de cette norme est de réduire les décès et les blessures lors d'un accident, qui surviennent à la suite de déversements d'électrolyte provenant de batteries de propulsion, d'intrusion de composants du système de batterie de propulsion dans l'habitacle et de choc électrique.

Application: Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins, qui utilisent plus de 48 volts nominaux d'électricité comme puissance de propulsion et dont la vitesse atteignable en 1.6 km sur une surface de niveau pavée est supérieure à 40 km/h.

NORMES DIVERSES

NFSVM/NSVMC No. 401 - Déverrouillage Intérieur Du Coffre - Cette norme établit les exigences relatives à la fourniture d'un mécanisme de déverrouillage du coffre qui permet à une personne coincée à l'intérieur du coffre d'une voiture de tourisme de s'échapper. Au lieu d'un loquet de dégagement, cette norme permet également l'installation d'un système alternatif tel qu'un système de déverrouillage passif du coffre qui pourrait détecter la présence d'un humain dans le coffre et déverrouiller automatiquement le couvercle du coffre. Application: Voitures de tourisme contenant un compartiment de coffre; Cette norme ne s'applique pas aux voitures de tourisme équipées d'une porte arrière, d'une porte ou d'un système de porte à l'arrière d'une voiture de tourisme permettant de charger ou de décharger une cargaison, d'une berline ou d'une familiale.

NFSVM No. 403 - Systèmes De Plate-Formes Élévatrices Pour Véhicules À Moteur - Cette norme spécifie les exigences et les tests de performance des plates-formes élévatrices conçues pour transporter des passagers debout, qui peuvent être aidés par des cannes ou des marchettes, ainsi que des personnes assises dans des fauteuils roulants, des scooters et d'autres aides à la mobilité, dans et hors des véhicules à moteur. L'intention de cette norme est de prévenir les blessures et les décès des passagers et des passants lors de l'utilisation des plates-formes élévatrices installées dans les véhicules automobiles. Application: Les plates-formes élévatrices conçues pour transporter des passagers debout qui peuvent être aidés par des cannes ou des marchettes, ainsi que des personnes assises dans des fauteuils roulants, des scooters et d'autres aides à la mobilité, dans et hors des véhicules à moteur.

NFSVM No. 404 - Installations De Plate-Forme Élévatrice dans les Véhicules Automobile - Cette norme spécifie les exigences pour l'installation des plates-formes élévatrices dans les véhicules automobiles. Les constructeurs de véhicules doivent installer des plates-formes élévatrices certifiées conformes à la norme 403 et les installer conformément aux instructions du fabricant de l'élévatrice. L'intention de cette norme est de prévenir les blessures et les décès des passagers et des passants lors de l'utilisation des plates-formes élévatrices installées dans les véhicules automobiles. Application: Véhicules automobiles équipés d'une plate-forme élévatrice conçue pour transporter des passagers debout, qui peuvent être aidés par des cannes ou des marchettes, ainsi que des personnes assises dans des fauteuils roulants, des scooters et d'autres aides à la mobilité, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

ANNEXE A
Titre 49 du Code des Règlements Fédéraux Partie 571
Description Sommaire de NFSVM/NSVMC



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 8 de 8

NFSVM/NSVMC No. 500 - Véhicules À Basse Vitesse - Cette norme spécifie l'équipement de sécurité de base comprenant les lumières, les réflecteurs, les rétroviseurs, les pare-brise, les essuie-glaces, les freins de stationnement et les ceintures de sécurité des véhicules automobiles dont la vitesse maximale est comprise entre 32 et 40 kilomètres à l'heure. L'objectif de cette norme est de s'assurer que les véhicules à basse vitesse circulant sur les voies publiques, les routes et les autoroutes sont équipés de l'équipement de véhicule automobile minimal approprié pour la sécurité des véhicules automobiles. Application: Véhicules à basse vitesse. Un véhicule à basse vitesse est un véhicule automobile à quatre roues, autre qu'un camion, dont la vitesse maximale est supérieure à 32 km/h (20 mi/h) et pas plus de 40 km/h (25 mi/h).

ANNEXE B
ENTENTE HORS DE ZONE DE SERVICE POUR LES
CONCESSIONNAIRES DE L'ANCEM



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices

Révisé le 19 novembre 2014

Page 1 de 1

Intention

VOIR LES RÈGLES PAQ

ANNEXE C

DÉFINITIONS ET TERMINOLOGIE



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 1 de 15

Contrôles d'accessoires: Interrupteurs régulant l'environnement du véhicule (chauffage, climatisation, vitres électriques, radio, etc.).

Actuateur: Un dispositif mécanique utilisé pour provoquer le mouvement.

Porte-Clé Adapté: Un dispositif qui, par sa conception, améliorera à la fois l'adhérence et l'effet de levier tournant. (Aussi appelé une clé quadruple.)

Équipement Adaptatif: voir Équipement Adaptatif Automobile (ÉAA).

A.S.R.C.: Association pour les Spécialistes en Réadaptation des Conducteurs. Précédemment connu sous le nom Association des Éducateurs de Conducteur pour les personnes handicapées.

Esthétiquement: Une apparence ou un effet agréable.

Aftermarket: Les composants utilisés pour modifier un véhicule automobile après l'achat du véhicule auprès du fabricant d'origine.

Modifier: Pour ajouter ou retirer un composant fixé en permanence ou changer la fonction d'un tel composant dans un véhicule avant son premier achat à des fins autres que la revente.

Retoucheur: Une entreprise qui modifie un véhicule complété et le recertifie.

Dispositif De Direction d'Amputé: Voir les Dispositifs De Direction.

Ancrage: Un moyen de fixer un composant à un véhicule.

A.N.S.I.: American National Standards Institute.

Audible: Entendre; être entendu ou capable d'être entendu.

Élévatrice Automatique: L'élévation, l'abaissement, l'arrimage et le déploiement de l'élévatrice sont effectués par une source d'énergie, autre que manuellement.

Sécurisation Automatique: Un dispositif d'arrimage qui se verrouille et se libère grâce à un dispositif de verrouillage électrique/mécanique automatique.

Attache Automatique: Voir la Sécurisation Automatique.

Équipement Adaptatif Automobile (ÉAA): Équipements, produits, appareils, installations et / ou mécanismes conçus, équipés ou installés dans le but de permettre ou d'augmenter la capacité des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite à: entrer, sortir ou conduire un véhicule à moteur ; entrer, sortir ou être transporté comme passager dans un véhicule à moteur; ou charger, décharger ou transporter un appareil de mobilité personnel.

AWS: American Welders Society (www.aws.org) numéro de téléphone: 800-443-9353

Véhicule De Base: Un véhicule complété ou un véhicule incomplet sur lequel une entreprise effectue des opérations de fabrication, des altérations ou des modifications

Plaque de support: Un renforcement conçu pour soulager le stress et renforcer une zone spécifique d'une modification.

Système De Secours: Une réserve ou une source d'énergie de substitution en cas de défaillance de l'équipement primaire.

Support De Carrosserie: Un dispositif isolant et/ou fixant le plancher du véhicule depuis/vers le châssis du véhicule. Les supports de carrosserie font partie intégrante d'un véhicule corps sur châssis.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 2 de 15

Booster: Un dispositif auxiliaire pour augmenter la force, la puissance, la pression ou l'efficacité.

Cambre: Une légère convexité ou courbure. Un réglage des roues par rapport à l'axe vertical qui décrit la distance entre le haut et le bas des roues.

Transporteur De Toit: Un ascenseur et un stockage intégrés de fauteuil roulant pour un fauteuil roulant manuel. Le fauteuil roulant est soulevé avec un système de chaînes, de câbles ou de sangles, tout en pliant le fauteuil roulant et en le rangeant dans un compartiment de rangement sur le toit du véhicule.

Capacité De Transport De Cargaison: Le PNBV moins le poids du véhicule déchargé moins 68 kg (150 lb) multiplié par le nombre de places assises désignées.

Plancher Abaissé Au Centre: Le plancher du véhicule d'origine est enlevé de l'arrière des sièges du conducteur et du passager à l'avant au puits de roue arrière et à la porte latérale et est remplacé par un plancher surbaissé;

Spécialistes Certifiés en Réadaptation des Conducteurs (SCRC): Une personne qui a acquis les connaissances et l'expérience nécessaires dans le domaine de la réadaptation des conducteurs et qui a obtenu et maintenu avec succès la certification.

Soudeur Certifié: Une personne qualifiée pour effectuer des soudures en utilisant des méthodes de soudage selon les procédures recommandées établies par l'Association de Soudage Américain ou le Bureau Canadien de Soudage.

CRF: Code des Régulations Fédérales

Harnais De Poitrine: Voir la Ceinture de Positionnement Supérieure du Torse.

Collapsibilité: L'action de s'effondrer; se replier dans une forme plus compacte.

Extension de Colonne: Une entretoise ajoutée entre le volant et la colonne de direction. Cette entretoise rapprochera le volant du conducteur

Conversion: pour une utilisation dans notre industrie, le terme "Conversion" est souvent appliqué aux conversions de véhicules et est défini comme une modification / altération structurelle d'un véhicule pour le rendre accessible aux personnes handicapées (voir également Conversion De Véhicule).

Véhicule Sous Licence Commerciale: Un véhicule sous licence et étiqueté à une entreprise pour un usage commercial.

Véhicule Complété: Véhicule qui n'exige aucune autre opération de fabrication pour remplir sa fonction prévue, autre que l'ajout de composants facilement attachables, tels que des miroirs, des pneus, des jantes ou des opérations de finition mineures telles que la peinture.

Extension De Changement De Vitesse De Croisement: Un dispositif qui se fixe sur le sélecteur de vitesses monté sur la colonne OEM et qui passe à gauche de la colonne de direction. (Voir aussi extension de changement de vitesse).

Tableau de bord (Anciennement Pare-feu): Une cloison séparant le compartiment moteur de l'habitacle d'un véhicule.

Volant Creux: Un volant de rechange avec la jante plus proche du conducteur. Généralement ne peut pas adapter à l'utilisation avec un coussin gonflable.

Dextérité: Compétence et facilité d'utilisation des mains.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 3 de 15

Contrôle De Porte: Voir interrupteurs À Distance.

Plancher Abaissé Ou Double Abaissé: Désigne un plancher de véhicule abaissé dans la zone du conducteur, des passagers et du centre.

Plancher Abaissé Du Conducteur: Le plancher du véhicule abaissé dans le compartiment du conducteur s'étendant jusqu'à l'avant des puits de roue arrière, à l'exclusion du compartiment passager avant.

Spécialiste En Réadaptation Des Conducteurs: Tel qu'utilisé dans ce document est toute personne, centre, hôpital ou entreprise qui évalue et/ou forme des personnes handicapées pour leurs besoins de transport en tant que conducteur et/ou passager.

Plancher Abaissé: Voir Plancher Abaissé Au Centre ou Plancher Abaissé Du Conducteur, Plancher Abaissé Du Passager ou Plancher À Double Abaissement.

Embrayage De Canard: Embrayage mécanique à commande électrique pour une transmission standard montée sur une commande de transmission sur la console centrale.

Élévatrice Mécanique/Électrique: Une élévatrice alimentée par un moteur électrique et des composants qui l'accompagnent.

Déclenchement d'Urgence: Une goupille, un levier, une poignée ou autre dispositif permettant une libération manuelle en cas de panne de courant.

Pratiques d'Ingénierie: Terminologie se référant au processus d'analyse et/ou d'évaluation des procédures techniques appropriées. Se réfère généralement à un processus existant ou à un ensemble de normes.

Attache: Boulon, vis, goupille, attache, collier ou autre dispositif de fixation.

Montage Final: Inspection de l'équipement pour vérifier l'installation et l'ajustement fonctionnel approprié et l'interface avec le client.

Fabricant en Étape Finale (FEF): Une entreprise qui effectue de telles opérations de fabrication sur un véhicule incomplet qu'elle devient un véhicule complété.

Premier Acheteur Au Détail: Le premier acheteur d'un véhicule à des fins autres que la revente.

Plancher Plat: Une surface lisse et stable, remplaçant ou couvrant le plancher ondulé d'OEM.

NFSVM/NSVMC: Norme Fédérale de Sécurité des Véhicules À Moteur / Norme de Sécurité des Véhicules À Moteur du Canada

(NFSVM: www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/standards/)

(NSVMC: <http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/regulations/menu.htm>)

Conduite Au Pied: Une modification de la direction OEM, permettant de réaliser la conduite avec le pied du conducteur.

Face Vers L'Avant: Le fauteuil roulant et l'occupant sont orientés vers l'avant dans le véhicule et parallèlement aux côtés du véhicule.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 4 de 15

Sécurisation En Quatre Points: Une fixation de fauteuil roulant qui attache les quatre points du cadre du fauteuil roulant à quatre points sur le véhicule.

Arrimage En Quatre Points: Voir La Sécurisation En Quatre Points.

Véhicule Encadré: Un véhicule à moteur avec un corps indépendant ou séparé sur le châssis.

Extension De Changement De Vitesse: Un dispositif qui s'attache au sélecteur de vitesses OEM et offre un levier supplémentaire pour le fonctionnement du levier de vitesses.

Courroie De Mise À Terre: Un câble reliant la borne de masse d'une batterie à la carrosserie du véhicule pour maintenir un trajet de courant continu égal à l'alimentation du matériel de mobilité.

PNBE: Poids Nominal Brut Sur l'Essieu (Voir Poids Nominal Du Véhicule).

PNBV: Poids Nominal Brut Du Véhicule (Voir Poids Nominal Du Véhicule).

Point-H: Le point de hanche mécaniquement articulé d'un mannequin, qui simule le centre de pivot réel du torse humain et de la cuisse.

Contrôle À Main: Voir Contrôle À Main Manuel

HVAC: Chauffage, ventilation et air conditionné.

Verrouillage Du Contrôle À Main: Un mécanisme de verrouillage, soit manuel ou automatique, qui est une caractéristique incorporée dans la conception de certaines commandes manuelles pour restreindre le fonctionnement de la commande manuelle.

Pendentif Portable: Un harnais de contrôle qui fait fonctionner de l'équipement adaptatif/de mobilité.

Télécommande Portable: Un dispositif portatif qui émet un signal à un récepteur à l'intérieur d'un véhicule automobile pour le fonctionnement d'un équipement adaptatif/de mobilité.

Bouclier Thermique: Un bouclier isolant installé entre le système d'échappement, le convertisseur catalytique, le silencieux et le plancher du véhicule automobile pour minimiser le transfert de chaleur vers d'autres composants et dans le compartiment intérieur du véhicule.

Levage De Charges Lourdes: Tout article ou groupe d'articles qui doivent être soulevés en même temps et peser plus de 22 kilogrammes (selon la norme OSHA).

Dispositifs De Haute Technologie ("High Tech"): sont ceux qui remplissent les conditions suivantes: 1) Dispositifs capables de commander les fonctions du véhicule ou les commandes de conduite, **et** 2) fonctionner avec un système logique conçu ou une interface ou intégrer avec un système électronique du véhicule. Un interverrouillage qui s'interface avec un système logique via une connexion d'épissure est classé comme haute technologie; plug and play est considéré comme basse technologie.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 5 de 15

Exemples De Haute Technologie:

Exemples de contrôle de conduite primaire:

- A) les systèmes d'accélérateur / de freinage assistés;
- B) un frein de stationnement assisté intégré à un système d'accélérateur/de freinage assisté;
- C) les systèmes de direction à effort réduit;
- D) système de direction horizontale;
- E) systèmes de freinage à effort réduit;
- F) sauvegardes pour les contrôles principaux.

Exemples de contrôle de conduite secondaire:

- A) panneau à distance ou matrice d'interrupteurs s'interfaçant avec l'électronique d'origine;
- B) extension de câblage pour l'électronique OEM;
- C) changement de transmission électrique.

Direction Horizontale: Une modification qui permet de régler le volant en position horizontale.

Hydraulique: Opéré par la résistance offerte ou la pression transmise lorsqu'une quantité de fluide (huile ou eau) est forcée à travers un orifice relativement petit ou à travers un tube.

Élévatrice Hydraulique: Une élévatrice utilisant une pompe hydraulique comme source d'énergie pour soulever et abaisser la plateforme de fauteuil roulant.

Élévatrice De Plancher: Voir élévatrice sous plancher.

Véhicule Incomplet: désigne un véhicule qui peut être conduit et qui consiste au minimum en une structure de châssis, un groupe motopropulseur, un système de direction, un système de suspension et un système de freinage dans l'état où ces systèmes doivent être intégrés au véhicule complété, mais nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet.

Document De Véhicule Incomplet: énumère tous les NFSVM/NSVMC applicables auxquels le véhicule se conforme et énonce les conditions dans lesquelles le fabricant final peut certifier la conformité à certaines exigences NFSVM/NSVMC en se fondant sur le document incomplet du véhicule. C'est ce que l'on appelle la certification transitoire. Certaines des exigences NFSVM/NSVMC applicables à un véhicule incomplet seront transmises, et le fabricant final sera responsable de la certification du solde des articles NFSVM/NSVMC. Le Document De Véhicule Incomplet est un document associé à un véhicule spécifique et doit rester avec le véhicule jusqu'à la certification finale du véhicule.

Fabricant De Véhicule Incomplet: Une entreprise qui fabrique un véhicule incomplet en assemblant des composants, dont aucun n'est pris séparément, constitue un véhicule incomplet.

Intégral: Formé comme une unité essentielle avec une autre partie; composé de parties intégrantes.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 6 de 15

Interverrouillage: Dispositif ou disposition au moyen duquel le fonctionnement d'une partie est contrôlé par le fonctionnement d'une autre. Un interverrouillage qui s'interface avec un système logique via une connexion d'épissure est classé comme haute technologie; plug and play est considéré comme basse technologie.

Fabricant Intermédiaire: Désigne une entreprise, autre que le fabricant de véhicule incomplet ou le fabricant final, qui effectue des opérations de fabrication sur un véhicule incomplet.

I.S.O.: International Standards Organization.

Commande De Manette: Un dispositif d'entrée de direction utilisant un seul montant vertical, pouvant être déplacé entièrement sur deux axes, pour commander les fonctions principales du véhicule.

Entrée Sans Clé: Un interrupteur magnétique ou à distance pour ouvrir ou fermer une porte de véhicule sans clé.

Allumage Sans Clé: Un interrupteur à distance qui permet au moteur du véhicule de démarrer ou d'être désactivé sans clé.

Système À Genoux: Communément trouvé sur les minivans à plancher abaissé. Permet une hauteur plancher-sol *plus* basse, diminuant ainsi l'angle d'un système d'accès à la rampe.

Retenue Abdominale: Voir Ceinture Abdominale.

Ceinture Abdominale: La ceinture de sécurité qui retient le bassin, également appelée "ceinture de Type 1" dans les règlements fédéraux.

Support Latéral: Un dispositif installé sur un fauteuil roulant pour permettre à l'utilisateur une plus grande stabilité. Souvent requis pour les conducteurs de fauteuil roulant. Peut également faire référence à des modifications de siège personnalisées. (Voir aussi Ceinture De Positionnement Du Torse Supérieur).

Accélérateur De Pied Gauche: Un dispositif installé dans un véhicule automobile à gauche de la pédale de frein pour permettre le fonctionnement de la pédale d'accélérateur par le pied gauche du conducteur. (Voir aussi Garde De Pédale et Contrôle À Main Manuel).

Plateforme d'Élévatrice: La zone occupée par le fauteuil roulant, à être élevée et abaissée pendant l'utilisation de l'ascenseur.

Linteau: Structure portant la charge au-dessus de l'ouverture de la (des) porte (s).

Capacité De Charge: PNBV moins le poids du véhicule déchargé.

Freinage À Faible Effort: Une modification du système de frein assisté OEM qui réduit l'effort de la pédale d'environ 50%.
Voir Freinage À Effort Réduit.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 7 de 15

Direction À Faible Effort: Une modification d'un système de servodirection OEM pour réduire la quantité d'effort nécessaire pour diriger un véhicule d'environ 50%. Voir Direction À Effort Réduit.

Dispositifs À Basse Technologie ("Basse Tech"): Ce sont tous les autres appareils ou modifications qui ne répondent pas à la définition de dispositifs ou de modifications de Haute Technologie.

Exemples De Basse Technologie:

Exemples de contrôle de conduite primaire:

- A) commande manuelle de l'accélérateur / du frein;
- B) la pédale d'accélérateur du pied gauche;
- C) le levier de frein de stationnement ou le frein de stationnement alimenté autonome;
- D) dispositif terminal de direction;
- E) frein d'entraînement du conducteur.

Exemples de contrôle de conduite secondaire:

- A) bouton du klaxon à distance (système de mise à la terre);
- B) le levier de croisement des clignotants;
- C) l'extension de l'interrupteur sur les commandes OEM;
- D) le levier de changement de vitesse;
- E) la base du siège de transfert.

Retenue Inférieure De Torse: Voir Ceinture Abdominale.

Interrupteur Magnétique: Interrupteur qui est activé avec un aimant.

Mauvais Fonctionnement: Pour fonctionner imparfaitement ou défectueusement; ne fonctionne pas de façon normale ou habituelle.

Obligatoire: Contenant ou constituant une commande. Pas de choix. (DOIT)

Commandes Manuelles À La Main: Un dispositif pour actionner l'accélérateur et / ou le frein sur un véhicule manuellement, en utilisant la main du conducteur plutôt que le pied du conducteur.

Extension Manuel De Frein De Stationnement: Une poignée qui permet au conducteur de serrer le frein de stationnement avec sa main.

Dégagement Manuelle: Voir Dégagement d'Urgence.

Sécurisation Manuelle: Un dispositif qui sécurise le fauteuil roulant. Cet appareil ne nécessite qu'un loquet mécanique pour bien fixer et libérer la fixation.

Arrimage Manuel: Voir La Sécurisation Manuelle.

Fabrication: Tout processus d'assemblage ou de modification d'un véhicule avant sa vente au premier acheteur au détail.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 8 de 15

Fabricant: Le producteur d'équipement et de composants à installer dans un véhicule ou une entité qui produit des véhicules complets ou qui modifie des véhicules.

Direction Maximale À Effort Réduit: Voir "Direction À Effort Zéro", l'effort minimum pouvant être obtenu sur la base d'un châssis de véhicule spécifique.

Freinage À Effort Minimal: Une modification qui réduit la force de commande de freinage (par exemple, pédale, commande manuelle) à moins de 7 pieds-lb.

Unité Mobile: Véhicule utilisé pour les installations hors site conformément à la section 40.

Concessionnaire d'Équipement De Mobilité: Tel qu'utilisé dans ce document est toute personne ou entreprise qui installe, vend et entretient l'équipement ou modifie les véhicules à l'usage des personnes handicapées en tant que conducteur et/ou passager.

Modifier: Pour ajouter ou supprimer un composant ou modifier la fonction d'un composant dans un véhicule après son premier achat à des fins autres que la revente. Par Exemple: apporter des modifications à un véhicule usagé à la demande de l'utilisateur final.

Momentané: Continuant seulement un moment; opératoire ou récurrent à chaque instant.

MSDS: Fiches de données de sécurité (Material Safety Data Sheet)

Nouveau Véhicule Automobile: Un véhicule automobile qui n'a pas été vendu, sauf à des fins de revente. (Pas encore vendu à un utilisateur final)

NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration (www.nhtsa.gov) numéro de téléphone: (800) 424-9393.

Non-Handicapé: Une personne qui n'a pas besoin d'équipement adapté pour conduire un véhicule automobile en toute sécurité.

Altération Non Structurelle: les altérations apportées à un véhicule neuf qui ne modifient pas la structure du véhicule, généralement en ajoutant de l'équipement ou des composants adaptatifs, d'une manière qui pourrait nuire à la conformité aux normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles.

Modification Non Structurelle: les modifications apportées à un véhicule d'occasion qui ne modifient pas structurellement le véhicule, généralement en ajoutant de l'équipement ou des composants adaptatifs de manière à rendre inopérantes les normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles.

Équipement Non-OEM: Tout équipement installé dans un véhicule qui n'est pas un équipement standard OEM.

Occupé: Prendre de la place. Avoir une personne présente dans le siège d'un fauteuil roulant.

Retenue Occupé; Voir Sûrement Occupé.

Sûrement Occupé: Un système pour sécuriser le dispositif de mobilité personnelle pendant le déplacement du véhicule pendant le transport du fauteuil roulant et de l'occupant.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 9 de 15

Arrimage Occupée: Voir Sécurement Occupé.

OEM: Fabricant d'équipement d'origine.

Fabricant d'Équipement d'Origine (OEM): Un constructeur automobile qui effectue toutes les opérations de fabrication d'un véhicule automobile jusqu'à ce que le véhicule soit certifié conforme à toutes les Normes Fédérales applicables aux Véhicules Automobiles. (Le plus souvent en référence à Ford, GM, Toyota, Chrysler, etc.)

Barrière Extérieure: Un rabat pour empêcher le dispositif de mobilité personnelle de rouler de la plate-forme élévatrice pour fauteuils roulants. Voir Barrière d'Arrêt De Roulis.

Interrupteur De Contrôle Extérieur: Interrupteur monté à l'extérieur pour faire fonctionner l'équipement adaptatif/de mobilité.

Dispositif De Direction Poignée De Paume: Voir Les Dispositifs De Direction

Commandes Manuelles Para: Voir Les Commandes Manuelles.

Véhicule De Transport En Commun para: un véhicule automobile modifié pour transporter plusieurs utilisateurs de fauteuils roulants, généralement pour un usage commercial.

Plancher Abaissé Pour Passager: Le plancher abaissé du véhicule qui s'étend du capot de l'habitacle avant à l'avant des passages de roue arrière, exclut le compartiment du conducteur.

Charge Utile: Voir Capacité De Charge

Garde De Pédale: Un dispositif installé dans un véhicule automobile pour empêcher l'accès à la pédale d'accélérateur et/ou à la pédale de frein. (Voir aussi Accélérateur De Pied Gauche et Commandes À Mains Manuelles).

Extensions De Pédale: Dispositifs montés sur le frein et/ou l'accélérateur pour utilisation par un conducteur de petite taille. (Voir aussi Pédales Alimentées).

Restriction Pelvienne: Voir Ceinture Abdominale.

Dispositif De Mobilité Personnel: Dispositif utilisé pour la mobilité, tel qu'un fauteuil roulant, un scooter ou une marchette, pour assister une personne handicapée physique.

EPP: Équipement De Protection Personnel.

Véhicule Sous Licence Personnelle: Un véhicule sous licence et étiqueté à un individu pour un usage privé.

Pilier: Membre vertical de la structure du véhicule reliant le toit du véhicule au corps. Voir la section Illustration.

Plate-Forme Élévatrice: Un élévateur pour fauteuils roulants destiné à monter à bord d'un fauteuil roulant occupé dans lequel se trouve la zone dans laquelle le fauteuil roulant est placé, en position verticale dans le véhicule ou sous le plancher du véhicule.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 10 de 15

Plug and Play: Un dispositif électronique spécialement conçu pour l'application qui ne nécessite aucune modification de harnais.

Pneumatique: Adapté pour tenir ou gonflé avec de l'air comprimé, déplacé ou travaillé par pression d'air.

Ouvre-Porte Électrique: Un dispositif pour ouvrir et fermer électriquement la porte du véhicule par commutation à distance.

Plate-Forme Élévatrice Alimentée: Un dispositif de levage d'occupant de fauteuil roulant intégré qui s'étend latéralement, abaisse, élève et rétracte le plancher du véhicule sous le conducteur ou le passager.

Commandes Alimentées: Les commandes du véhicule sont commandées par une source auxiliaire (électrique, hydraulique ou à diaphragme à vide), ce qui réduit la force nécessaire à l'opérateur.

Systèmes De Gaz Et De Freinage Alimentés: Un dispositif qui utilise la puissance d'une source d'énergie du véhicule pour compléter la force et les mouvements effectués par le conducteur pour contrôler l'accélération, la vitesse et le freinage d'un véhicule.

Pédales Alimentées: Un dispositif permettant de varier la position avant et arrière des pédales du véhicule.

Base De Siège Électrique: Une base à alimentation électrique montée entre le plancher du véhicule et le siège d'origine ou de rechange. Cette base peut être déplacée dans une combinaison de directions nécessaires.

Sélecteur De Changement De Vitesse Alimenté: Une commande activant la sélection de l'engrenage de transmission par un dispositif de commutation.

Frein De Stationnement Alimenté: Un dispositif alimenté pour régler et relâcher le frein de stationnement OEM électriquement.

Contrôles Principaux: Les commandes du véhicule régissant le mouvement et la direction (accélération, freinage et direction).

Charge De Preuve: Voir Charge d'Essai Statique.

Commande Manuelle À Pousser/Tirer: Un dispositif pour actionner les pédales d'accélérateur et de frein à la main. L'opération Pousser/Tirer est pousser vers l'avant (vers la pédale de frein) pour freiner et tirer vers l'arrière pour accélérer.

Commande Manuelle À Pousser/À Angle Droit: Un dispositif pour actionner les pédales d'accélérateur et de frein à la main. L'opération Pousser/À Angle Droit est pousser vers l'avant (vers la pédale de frein) pour freiner et descendre vers l'abdomen pour accélérer.

Commande Manuelle À Pousser/Basculer: Un dispositif pour actionner les pédales d'accélérateur et de frein à la main. L'opération Pousser/Basculer nécessite une poussée de la poignée de commande vers l'avant (vers la pédale de frein) pour freiner et pour l'accélération, le basculement d'une poignée verticale vers l'arrière vers l'utilisateur.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 11 de 15

Commande Manuelle À Pousser/Tourner: Un dispositif pour actionner les pédales d'accélérateur et de frein à la main. L'opération Pousser/Tourner consiste à pousser la poignée de commande vers l'avant (vers la pédale de frein) pour freiner et tourner la poignée (un peu comme une motocyclette) pour accélérer.

PAQ: Le Programme d'Assurance Qualité de l'ANCEM.

Commandes Manuelles Quad: Commandes manuelles spécialement conçues pour être utilisées par un conducteur ayant une force, un contrôle ou une dextérité limités des mains et/ou des poignets. Généralement, ces commandes offrent un soutien supplémentaire pour les mains et/ou les poignets.

Dégagement Rapide: Une méthode pour retirer ou désengager l'équipement avec un minimum d'outils.

Porte (s) Surélevée (s): La hauteur de la porte du véhicule est élevée, généralement intégrée à un toit surélevé, pour permettre l'entrée et la sortie d'un occupant de fauteuil roulant.

Toit Surélevé: Une partie ou la totalité du toit OEM est enlevé et remplacé par un toit surélevé de rechange. (Voir aussi Structure De Support De Toit).

Rampe: Plan incliné permettant l'accès entre deux niveaux.

Charge Évaluée: La capacité de charge maximale telle que désignée par le fabricant.

Recommandé: Pour endosser comme compétent; acceptable.

Freinage À Effort Réduit: Une modification du système de freinage assisté OEM qui réduit l'effort de la pédale. Ce terme comprend à la fois les systèmes de freinage à faible effort et les systèmes de freinage sans effort. Voir Freinage À Effort Réduit. Voir Freinage À Zéro Effort.

Direction À Effort Réduit: Une modification d'un système de servodirection OEM pour réduire la quantité d'effort nécessaire pour diriger un véhicule. Ce terme comprend à la fois les systèmes de freinage à faible effort et les systèmes de freinage sans effort. Voir Direction À Effort Réduit. Voir Direction À Effort Zéro.

Cage De Renfort: (Voir Structure De Support De Toit).

À Distance: Agir, agir sur, ou contrôler indirectement à distance.

Interrupteurs À Distance: Un dispositif agissant, agissant sur ou commandant une opération à partir d'un autre emplacement.

Base De Siège Amovible: Un dispositif ou une modification permettant de retirer ou de repositionner un siège.

Direction À Distance: Un deuxième système de direction monté dans un emplacement alternatif au système OEM.

Barrière d'Arrêt De Roulis: Un dispositif qui retient le fauteuil roulant sur une plate-forme élévatrice pour fauteuils roulants. Voir Barrière Extérieure.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 12 de 15

Structure De Support De Toit: Une structure qui empêche ou limite l'effondrement du toit du véhicule à moteur.

Élévatrice Rotative: Un élévateur de fauteuil roulant avec une plate-forme qui tourne dans et hors de la camionnette et se range dans la zone de cargaison (centre) de la camionnette.

S.A.E.: Society of Automotive Engineers (www.sae.org).

Volet De Sécurité: Voir Barrière Extérieure

Ceinture De Sécurité: Courroie ou sangle conçue pour fixer une personne dans un véhicule à moteur. Voir Ceinture À Deux Points. Voir Ceinture À Trois Points.

Contrôles Secondaires: Toutes les commandes de véhicule à moteur à l'exception des contrôles primaires. (Voir Contrôles Primaires).

Élévatrice Semi-Automatique: La montée et la descente de la plate-forme élévatrice est effectuée par une source d'énergie. Le déploiement et de rangement de la plate-forme vers et depuis une position horizontale sont effectués manuellement.

Servo: Un dispositif utilisé pour fournir le contrôle d'une opération désirée.

Doit: Requis ou obligatoire qu'il n'y ait pas de déviation.

Devrait: Informé. Implique que la non-conformité de la recommandation spécifique est admissible, variations acceptables.

Ceinture d'Épaule: Courroie ou sangle conçue pour retenir le torse d'un occupant dans un véhicule à moteur en traversant le torse en diagonale.

Connexion d'Épissure: Une connexion électrique ou électronique nécessitant une modification physique du (des) harnais d'origine.

Charge d'Essai Statique: Le poids d'une charge stationnaire à des fins d'essai.

Dispositif De Direction: Un appareil attaché au volant du véhicule pour aider à tourner le volant. Y compris mais sans s'y limiter:

Bouton: Un dispositif de volant avec une poignée de type bouton.

Tri-Pin: Un dispositif de volant avec trois épingles verticales pour stabiliser la main et le poignet du conducteur.

Poignée U ou V: Un dispositif de volant avec deux axes verticaux pour stabiliser la main d'un conducteur.

Manchette: Un dispositif de volant avec une forme ovale incurvée qui s'adapte autour de la main d'un conducteur.

Amputé: Un dispositif de volant qui s'intègre à la prothèse d'un conducteur.

Sur Mesure: Un dispositif de direction conçu pour une application ou un conducteur spécifique.

Paume: Un dispositif de direction qui enveloppe le dessus de la main.

Altération Structurale: les altérations apportées à un véhicule neuf, comme la carrosserie, le châssis, la configuration de la transmission et le réservoir de carburant, dans le but de l'adapter aux personnes handicapées d'une manière qui

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 13 de 15

peut affecter la conformité aux normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles, comprennent généralement le découpage et le soudage.

Modification Structurelle: les modifications apportées à un véhicule d'occasion, comme la carrosserie, le châssis, la configuration de la transmission et le réservoir de carburant, dans le but de l'adapter aux personnes handicapées d'une manière qui pourrait rendre inopérante la norme fédérale de sécurité des véhicules automobiles, comprennent généralement le découpage et le soudage.

Renforcement Structurel Pour Les Dessus: Voir Structure De Support De Toit.

Élévatrice À Bascule: Voir Élévatrice Rotative.

Interrupteur: Un dispositif utilisé pour ouvrir ou fermer un circuit électrique. (Peut être momentané ou fermé).
Quelques exemples de interrupteurs:

Pousser/Tirer: Contrôlé avec un mouvement entrer/sortir.

Bascule: Contrôlé avec un mouvement de pivotement.

Rotatif: Contrôlé avec un mouvement dans le sens horaire/antihoraire.

Interrupteur À Bascule: Contrôlé par un levier qui se déplace à travers un mouvement d'arc.

Interrupteur À Contact: Contrôlé en touchant une zone spécifique.

Ceinture De Sécurité À Trois Points: Un système de ceinture de sécurité qui intègre la ceinture abdominale et la ceinture diagonale. (Ceinture de Type 2).

Étiquette De Pneu: également connue sous le nom de "plaque-étiquette de pneu" ou "étiquette de véhicule", une plaque-étiquette apposée sur un véhicule indique le nombre de places assises et la capacité de charge disponible prescrite par la NSFVM / NCSVA 110.

Pavé Tactile: Un interrupteur à contact commandé en touchant une zone spécifique. Une zone de contact spécifique qui agit comme un interrupteur sensible à la pression.

Balance De Timon De Remorque: Un dispositif de mesure qui mesure le poids réel appliqué à la timon d'un attelage.

Barre De Transfert: Une barre, une poignée ou une sangle pour aider un individu à bouger et / ou à s'équilibrer.

Poignée De Transfert: Voir Barre De Transfert.

Base De Siège De Transfert: Voir Base De Siège Alimentée.

Fourgonnette De Transport: Véhicule pour transporter un occupant d'un fauteuil roulant qui n'est pas conducteur.

Dispositif Fileur Tri-Pin: Voir Dispositifs De Direction.

Extension De Clignotant: Un dispositif qui se fixe au levier de clignotant OEM pour permettre un emplacement différent pour l'activation.

Ceinture De Sécurité À Deux Points: Un système de ceinture de sécurité utilisant une ceinture abdominale. (Ceinture de Type 1).

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 octobre 2020

Page 14 de 15

PVD: Poids Du Véhicule Déchargé (voir Poids Nominal Du Véhicule).

Dispositif De Direction Poignée En U: Voir Dispositifs De Direction.

Élévatrice Sous Plancher: Une élévatrice de fauteuil roulant qui est stocké sous le plancher du véhicule.

Élévatrice Sous Le Véhicule: Une élévatrice de fauteuil roulant qui est stocké sous le châssis du véhicule.

Sous-Couche: Un revêtement protecteur appliqué sur les zones exposées telles que le dessous d'un véhicule.

Unibody: Corps et sous-cadres construits en tant qu'unité intégrale.

Retenue Inoccupée: Voir Sécurément Inoccupé.

Sécurément Inoccupé: Système ou dispositif pour stabiliser un dispositif de mobilité personnel vide pendant que le véhicule est en mouvement.

Amarrage Inoccupé: Voir Sécurément Inoccupé.

Amarrage De Fauteuil Roulant Inoccupé: Voir Sécurément Inoccupé.

Poids Du Véhicule Déchargé (PVD): Le poids d'un véhicule avec tous les fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule (réservoir de carburant plein, etc.) à capacité maximale, mais sans aucune charge ou occupants.

Upfitter: Toute personne qui modifie un véhicule, y compris modificateur, retoucheur et fabricant de l'étape finale.

Ceinture De Positionnement Supérieure Du Torse: Un système de ceinture conçu pour empêcher le mouvement excessif de torse supérieur. (Voir aussi Support Latéral).

Véhicule À Moteur d'Occasion: Un véhicule à moteur qui a été vendu à d'autres fins que la revente. (A été vendu à un utilisateur final)

Conversion De Véhicule: une modification structurelle / altération d'un véhicule pour le rendre accessible aux personnes handicapées.

Plaque Signalétique Du Véhicule: également connu sous le nom de "plaque-étiquette de pneu" ou "étiquette de pneu", une plaque-étiquette apposée sur un véhicule indiquant le nombre de places assises et la capacité de charge disponible prescrite par la NSFVM / NCSVA 110.

Poids Nominal Du Véhicule:

Poids brut sur l'essieu (PNBE): La valeur spécifiée par le constructeur d'origine comme poids maximal autorisé lorsqu'un seul essieu d'un véhicule entièrement chargé (tous les occupants, toutes les marchandises, le plein de carburant, etc.) est pesé.

Poids Nominal Brut Du Véhicule (PNBV): La valeur spécifiée par le constructeur comme poids maximal autorisé lorsqu'un véhicule à pleine charge (tous les occupants, toute la cargaison, le réservoir de carburant plein, etc.) est pesé.

ANNEXE C

DESCRIPTIONS TERMINOLOGIQUES



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 28 novembre 2021

Page 15 de 15

Dispositif De Direction Poignée En V: Voir Dispositifs De Direction.

Vide: Un espace dépourvu de matière, pression d'air négative.

Type De Véhicule:- La classe ou le type de véhicule tel que défini à l'article 571.3 du titre 49 du Code of Federal Regulations (49 CFR), ou tel que prescrit à l'article 4 du Règlement sur la Sécurité des Véhicules Automobiles du Canada (RSVA) et défini à l'article 2 (1) du RSVA, par exemple, voiture de tourisme, véhicule de tourisme à usages multiples (VUM), camion ou autobus et à l'article 568.3, par exemple, véhicule incomplet.

Visuel: Fait ou exécuté à vue seulement.

Déformation: Une torsion ou une courbe qui s'est développée dans quelque chose à l'origine plat ou droit.

WC19: Les Fauteuils Roulants WC19 d'ANSI / RESNA Utilisés Comme Sièges Dans Les Véhicules Automobiles sont des normes volontaires de l'industrie qui établissent des exigences de conception et de performance minimales pour les fauteuils roulants occupés par des utilisateurs voyageant dans des véhicules à moteur.

Imperméable: Capable de résister à l'exposition aux intempéries sans dommage.

Transporteur De Fauteuil Roulant: Dispositif pour transporter un dispositif de mobilité personnelle inoccupé dans/sur un véhicule.

Palan De Fauteuil Roulant: Dispositif pour charger un fauteuil roulant inoccupé dans un véhicule

Retenue De Fauteuil Roulant: Voir Sécurement De Fauteuil Roulant

Sécurement De Fauteuil Roulant: Voir Sécurement.

Sous-Plancher De Fauteuil Roulant: Le matériau utilisé pour faire une surface lisse pour un fauteuil roulant à rouler.

Câblage Électrique: Un regroupement de fils contenus et protégés par un enrobage externe.

WTORS: L'acronyme SAE pour le Système de Retenue des Occupants des Fauteuils Roulants.

Freinage À Effort Zéro: Une modification du système de frein de puissance d'origine qui a réduit l'effort de la pédale d'environ 95%. Voir Freinage À Effort Réduit ou Freinage À Faible Effort.

Direction À Effort Zéro: Une modification d'un système de servodirection OEM pour réduire la quantité d'effort nécessaire pour diriger un véhicule environ 75-95%. Voir Direction À Effort Réduit ou Direction À Faible Effort.

Véhicule Électrique: Un véhicule dont l'unité motrice est exclusivement alimentée par un ou plusieurs systèmes d'entreposage d'énergie électrochimique. Il existe une grande variété de systèmes d'entreposage et de systèmes de charge.

Véhicule Hybride: un véhicule équipé de deux systèmes d'entreposage d'énergie ou plus, qui doivent tous deux fournir de la puissance de propulsion soit indépendamment, soit ensemble. Généralement, l'un de ces systèmes d'entreposage d'énergie alimente une unité motrice à combustion interne.

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 25 septembre 2019

Page 1 de 7

Étiquette De Certification

http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_06/49cfr568_06.html

CFR Titre 49 Parties 567 & 568 & 595

Nécessite une Étiquette (Étape Finale) du Fabricant. Un véhicule OEM Incomplet aura une Étiquette De Certification De Véhicule Incomplète OEM, 49 CFR 567.5 (d)(v)(A)(1,2 ou 3). Ne couvrez pas l'étiquette de véhicule incomplet.

MFD BY: _____
DATE OF MFR: MO _____ YR _____
GVWR: _____ KG (_____ LB)
GAWR-FRONT: _____
_____ KG (_____ LB)
WITH _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA
(_____ PSI) COLD
GAWR-INTERMEDIATE (1): _____
_____ KG (_____ LB)
WITH _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA
(_____ PSI) COLD
GAWR-INTERMEDIATE (2): _____
_____ KG (_____ LB)
WITH _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA
(_____ PSI) COLD
GAWR-REAR: _____
_____ KG (_____ LB)
WITH _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA
(_____ PSI) COLD
THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS, (AND BUMPER AND THEFT PREVENTION STANDARDS, IF APPLICABLE) IN EFFECT IN: _____
MO _____ YR _____
VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER: _____
VEHICLE TYPE: _____

ÉTIQUETTE DE VÉHICULE INCOMPLET

VÉHICULE INCOMPLET FABRIQUÉ PAR:

DATE (mm/yy):

NBV: KG. , (LB)

I.N./N.I.V.:

PNBA
KG (LB)

TAILLE DE PNEU JANTE
INFL. FROID. PRESS PSI (KPA)

AV:			
AR:			

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 25 septembre 2019

Page 2 de 7

Ajoute une Étiquette de Retouche.

Nécessite une Étiquette de Retoucheur. 49 CFR 567.7

THIS VEHICLE WAS ALTERED BY: _____

IN: MO. _____ YR. _____

AND AS ALTERED IT CONFORMS TO ALL APPLICABLE U.S.A. FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY, BUMPER AND THEFT PREVENTION STANDARDS AFFECTED BY THE ALTERATION AND IN EFFECT IN:

MO. _____ YR. _____

COMPLETE BELOW IF GVWR, GAWR OR VEHICLE TYPE IS CHANGED OR ALTERED

GVWR: _____ KG (_____ LB)

GAWR-FRONT: _____ KG (_____ LB)

GAWR INTERMEDIATE (1): _____ KG (_____ LB)

GAWR INTERMEDIATE (2): _____ KG (_____ LB)

GAWR-REAR: _____ KG (_____ LB)

VEHICLE TYPE: _____

SUITABLE TIRE-RIM CHOICE

FRONT: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____

INTERMEDIATE (1): _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____

INTERMEDIATE (2): _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____

REAR: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 25 septembre 2019

Page 3 de 7

Étiquette Rendre Inopérant

http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_06/49cfr595_06.html

CFR Titre 49 Partie 595

Nécessite une Étiquette Rendre Inopérant si l'une des normes NFSVM énumérées dans 49 CFR 595.7 est rendue inopérante après la modification. L'étiquette exige une adresse physique de l'installation qui a modifié le véhicule. Si l'étiquette inopérante est utilisée, des exigences supplémentaires doivent être remplies pour la documentation et le suivi. 49 CFR 595.7D

Lignes Directrices De Référence Section 1.

THIS VEHICLE HAS BEEN
MODIFIED IN ACCORDANCE
WITH 49 CFR 595.6 AND
MAY NO LONGER COMPLY
WITH ALL FEDERAL MOTOR
VEHICLE SAFETY
STANDARDS IN EFFECT AT
THE TIME OF ITS ORIGINAL
MANUFACTURE.

MODIFIERS NAME, ADDRESS:

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 25 septembre 2019

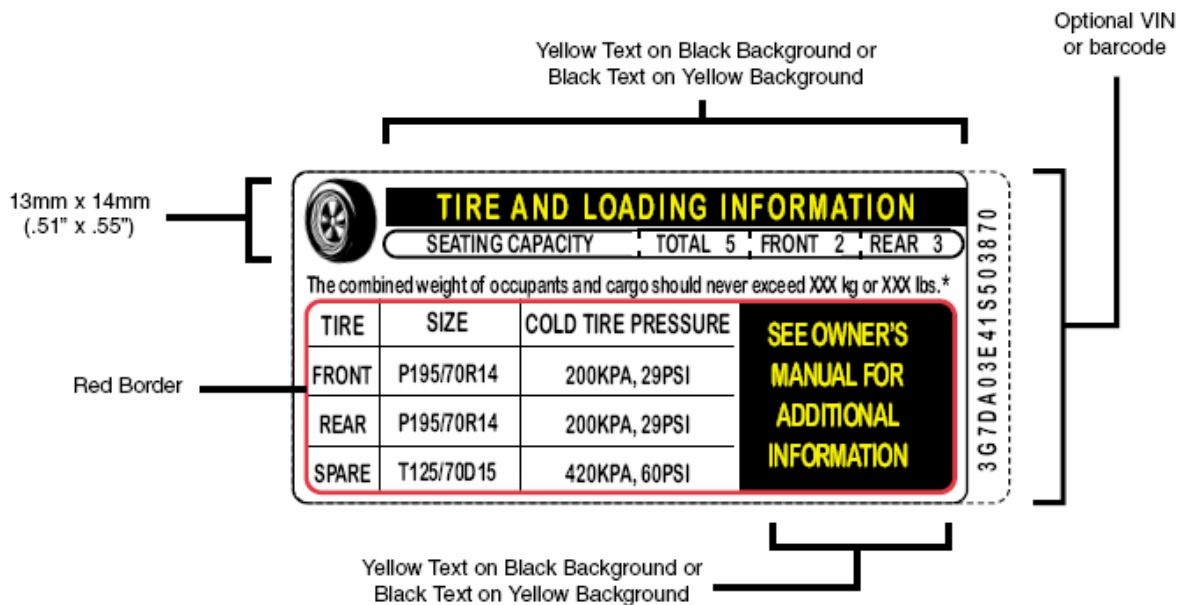
Page 4 de 7

Plaque Du Véhicule (alias Étiquette Des Pneus)

Référence 49 CFR 571.110 (NSFVM 110)

La plaque du véhicule est à l'origine appliquée par l'OEM, le Fabricant De l'Étape Finale ou le Modificateur. Cette étiquette doit être mise à jour par le modificateur s'il y a un changement dans la capacité des sièges (aka DSP) ou si les informations pneu / jante ont changé. De plus, en cas de modification de la capacité de charge (c.-à-d. "le poids combiné des occupants et de la cargaison"), le modificateur, à sa discrétion, peut remplacer cette plaque par les nouvelles informations ou appliquer l'étiquette "Réduction de la Capacité De Charge" illustrée dans la figure 7 de cette annexe.

Vehicle Placard



* For trailers, this statement should read:

The weight of cargo should not exceed XXX kg or XXX lbs.

Figure 1

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 3 décembre 2014

Page 5 de 7

Le Retoucheur a deux options:

1) Si une modification ajoute le moindre d'un et demi pour cent (1,5%) du PNBV du véhicule ou 45 kg (100 lb) en poids supplémentaire, la réduction de la capacité de charge doit être déterminée et une Étiquette de Capacité de Charge Réduite indiquant la quantité de poids dont la capacité de charge a été réduite par rapport à l'original doit être apposée sur le véhicule à moins de 1 po de l'étiquette de pneu existante (étiquette).

2) Ne rien faire si la capacité de charge n'a pas été réduite de moins d'un et demi pour cent (1,5%) du PNBV du véhicule ou de 45 kg (100 lb).

CAUTION: LOAD CARRYING CAPACITY REDUCED
Modifications to this vehicle have reduced the original load carrying capacity by
_____ kg or _____ lbs

Figure 7 - Load Carrying Capacity Modification Label

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



**Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité
Lignes Directrices**

Révisé le 3 décembre 2014

Page 6 de 7

Étiquettes Canadiennes:

Étiquette De Fabricant Canadien:

MANUFACTURED BY/FABRIQUÉ PAR: _____		
TYPE: _____ DATE: _____		
GVWR/PNBV _____ KG V.I.N./N.I.V. _____		
GAWR/PNBE KG	TIRE/PNEU - DIMENSION - RIM / JANTE	COLD INFL. PRESS./ PRESS. DE GONFL. À FROID PSI/LPC KPA

[Si fabriqué aux É-U pour le Canada, ajouter la déclaration de certification Canadienne au bas de l'étiquette: "CE VÉHICULE CONFORME À TOUTES LES NORMES APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES À MOTEUR EN VIGUEUR À LA DATE DE FABRICATION / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA EN VIGUEUR À LA DATE DE SA FABRICATION" au lieu de la marque de sécurité nationale];

ANNEXE D ÉTIQUETTES ET DESCRIPTIONS



Association Nationale Des Concessionnaires d'Équipement De Mobilité Lignes Directrices

Révisé le 3 décembre 2014

Page 7 de 7

Étiquette Canadienne de Retoucheur.

[Ajouter un libellé Canadien Français: "THIS VEHICLE WAS ALTERED BY / CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ PAR"];

[S'il est modifié au Canada ou aux États-Unis pour le Canada, remplacer le libellé américain par un libellé canadien pour la déclaration de certification: "CE VÉHICULE CONFORME À TOUTES LES NORMES APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES À MOTEUR EN VIGUEUR À LA DATE DE FABRICATION / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES À MOTEUR DU CANADA EN VIGUEUR À LA DATE DE SA FABRICATION "];

[Ajouter une plaque de pneu bilingue canadienne comme suit]:

13 mm x 14 mm
(0.51" x 0.55")
(0,51 po x 0,55 po)

Yellow Text on Black Background or
Black Text on Yellow Background
Texte en jaune sur fond noir ou
texte en noir sur fond jaune

Optional
Alphanumeric
Identifier
or Barcode
Identificateur
alphanumérique
ou code à barres
optionnel

TIRE AND LOADING INFORMATION RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS ET LE CHARGEMENT			
SEATING CAPACITY NOMBRE DE PLACES	TOTAL 5	FRONT AVANT 2	REAR ARRIÈRE 3
The combined weight of occupants and cargo should never exceed xxx kg or xxx lbs.* Le poids total des occupants et du chargement ne doit jamais dépasser xxx kg ou xxx lb.*			
TIRE PNEU	SIZE DIMENSIONS	COLD TIRE PRESSURE PRESSION DES PNEUS A FROID	SEE OWNER'S MANUAL FOR ADDITIONAL INFORMATION
FRONT AVANT	P195/70R14	200 kPa, 29 psi	VOIR LE MANUEL DE L'USAGER POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS
REAR ARRIÈRE	P195/70R14	200 kPa, 29 psi	
SPARE DE SECOURS	T125/70D15	420 kPa, 60 psi	

3G7DA03E41S503870

Red Border
Bordure rouge

Yellow Text on Black Background or
Black Text on Yellow Background
Texte en jaune sur fond noir ou
texte en noir sur fond jaune

* For trailers, this statement should read:
"The weight of cargo should never exceed XXX kg or XXX lbs."
* Sur les remorques, le libellé est le suivant :
« Le poids du chargement ne doit jamais dépasser XXX kg ou XXX lb. »