

**PRUEBAS SELECTIVAS PARA INGRESO EN LA
ESCALA SUPERIOR DE TÉCNICOS DE TRÁFICO
OEP 2024.**

EJERCICIO DE IDIOMA (FRANCÉS)

Este ejercicio consiste en la realización de una TRADUCCIÓN al castellano, sin diccionario, del texto redactado en francés que a continuación se le presenta. Para la práctica de este ejercicio dispondrá de un tiempo de dos horas. Revisen las dos caras de la hoja del ejercicio.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

07 de abril de 2025

Contexte

Au Canada, la sécurité en matière de transport routier est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que les administrations municipales. Le gouvernement fédéral établit les exigences minimales de sécurité pour les véhicules neufs et certains produits entrant sur le marché canadien et surveille les rappels de sécurité. Les provinces et les territoires sont responsables de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules et de la conduite de ces derniers.

À cette fin, la Loi sur la sécurité automobile a été adoptée afin de régir la construction et l'importation des véhicules et la fabrication des équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort, de blessures et de dommages matériels et environnementaux. La Loi réglemente trois types de produits :

- les véhicules appartenant à une catégorie prescrite (véhicules) ;
- les pneus appartenant à une catégorie prescrite (pneus) ;
- les ensembles de retenue et des sièges d'appoint.

Il existe trois règlements en vertu de la Loi :

- le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, qui s'applique aux véhicules ;
- le Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, qui s'applique aux pneus ;
- le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles), qui s'applique aux ensembles de retenue et des sièges d'appoint d'auto.

La Loi et ses Règlements contiennent des exigences qui s'appliquent aux personnes et aux entreprises qui importent, distribuent ou fabriquent ces produits.

Ces Règlements comportent également plusieurs renvois aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). Les NSVAC prescrivent les niveaux de rendement minimums auxquels les produits doivent satisfaire. Différentes NSVAC s'appliquent selon le type ou la catégorie de véhicules, de pneus ou des ensembles de retenue et des sièges d'appoint. Ces normes peuvent comprendre d'autres documents de référence, comme une méthode d'essai approuvée par Transports Canada pour la vérification de la sécurité des véhicules automobiles, des documents portant sur des normes techniques ou d'autres méthodes d'essai publiées par une tierce partie. De tels documents aident à clarifier quels essais s'appliquent et comment ils doivent être effectués.

Pour promouvoir l'introduction de technologies ou de caractéristiques de sécurité novatrices, une entreprise peut être exemptée des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, en tout ou en partie, pour autant que la dispense ne diminue pas substantiellement la sécurité générale du modèle. Les dispenses visent uniquement les véhicules et ne sont accordées que pour une période limitée. Vous trouverez de plus amples renseignements [ici](#).

Essais

Au moyen de vos documents de certification, vous devez être en mesure de prouver que tous les véhicules, pneus ou ensembles de retenue et des sièges d'appoint que vous produisez pour le Canada respectent toutes les exigences applicables. Cela n'exige pas nécessairement que chaque produit fasse l'objet d'essais, mais vous devez être en mesure de démontrer un lien clair entre vos essais et votre production, ce qui permet à un inspecteur de Transports Canada de vérifier la conformité.

Par exemple, vous pourriez démontrer que des véhicules pourvus des mêmes caractéristiques essentielles et construits sur une plateforme commune respectent les exigences en mettant à l'essai un échantillon représentatif de l'un des modèles. Les résultats du ou des essais pourraient alors être étendus aux autres modèles construits sur la même plateforme. Cette approche pourrait également être utilisée pour des véhicules de différentes années modèles si vous pouvez établir le même lien. Vous pouvez aussi tirer avantage d'une « marge de sécurité » prévue dans vos essais afin de tenir compte des variables d'essai et des tolérances de construction, ou pour trouver le « pire des scénarios », soit le modèle ou la variante de votre produit qui obtiendrait les pires résultats durant les essais, et le soumettre à des essais.

Dans les cas où des éléments ou des conceptions sont identiques à ceux d'autres constructeurs, un produit représentatif peut parfois être mis à l'essai et toutes les parties peuvent utiliser les procès-verbaux d'essais, pourvu que l'on puisse démontrer que l'échantillon d'essai représente votre production. Cela se fait souvent par le biais d'associations industrielles et s'est avéré rentable pour certains constructeurs de limousines, de véhicules accessibles en fauteuil roulant et de camions, ainsi que certains fabricants de remorques à freinage pneumatique.