



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****155^e session**

Genève, 15-18 novembre 2011

Point 13.1 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par l'AC.3 concernant des projets de Règlements techniques
mondiaux ou des projets d'amendements à des
Règlements techniques mondiaux existants****Rapport sur la proposition de nouveau Règlement technique
mondial sur l'emplacement, les moyens d'identification
et le fonctionnement des commandes, témoins et indicateurs
des motocycles****Communication du Groupe de travail des dispositions générales de
sécurité***

Le texte reproduit ci-après, qui a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 100^e session, propose un nouveau Règlement technique mondial sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles. Il a été établi sur la base du document GRSG-100-30, tel qu'il est reproduit à l'annexe VIII du rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/79, par. 37). Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3).

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106 et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Exposé des fondements techniques et des motifs

A. Introduction

1. Remarquons tout d'abord que de nombreux accidents sont dus à un manque d'attention du conducteur, par exemple à cause des informations confuses qui s'affichent dans son champ de vision et de la difficulté qu'il rencontre à reconnaître, localiser et à actionner les commandes nécessaires à la conduite de son véhicule.
2. Le Règlement technique mondial (RTM) a pour objet de réduire le nombre d'accidents causés par un manque d'attention du conducteur. Plus précisément, la proposition vise à réduire le nombre d'accidents dus au mauvais choix d'une commande ou à l'absence d'harmonisation, d'un motocycle à l'autre, des représentations graphiques des témoins et des indicateurs.
3. Les motocycles neufs vendus dans les pays autorisant la vente de motocycles homologués dans différentes juridictions ne sont pas nécessairement équipés des mêmes témoins et des mêmes moyens d'identification des commandes. Les conducteurs ont donc besoin d'un temps d'apprentissage pour pouvoir interpréter correctement les messages affichés au tableau de bord et s'habituer aux commandes. Au cours de cette période, leur attention est partagée entre la tâche de plus en plus difficile de la conduite, la reconnaissance des commandes et la compréhension des témoins censés «faciliter» la conduite.
4. Un des principaux objectifs du projet de RTM est de normaliser et d'harmoniser les moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs, par exemple grâce à des symboles. Le principal avantage des symboles, ou des pictogrammes, par rapport aux mots, est qu'une fois qu'ils ont été appris et sont reconnus par le groupe cible, ils ignorent les barrières linguistiques. En effet, les conducteurs doivent être en mesure de conduire leur motocycle en toute sécurité même s'ils ne comprennent pas la langue du pays qu'ils visitent. Dans un marché mondialisé de l'automobile, chacun doit pouvoir reconnaître ces symboles quel que soit l'environnement linguistique.
5. En outre, certaines Parties contractantes ont plus d'une langue officielle et leur législation exige que les renseignements relatifs à la sécurité soient présentés dans toutes ces langues officielles. Dans ce cas, il faut soit que le conducteur puisse choisir la langue d'affichage, soit que les informations soient affichées dans toutes les langues officielles, ce qui serait difficile compte tenu de la surface limitée du tableau de bord.
6. Le présent RTM vise à harmoniser les prescriptions relatives aux moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs des motocycles, ainsi que les modalités de leur installation.
7. Le RTM proposé s'applique à tous les motocycles routiers. Il énonce des prescriptions relatives à l'emplacement, aux moyens d'identification, au fonctionnement, à la couleur et à l'éclairage des commandes, des témoins et des indicateurs placés sur les motocycles. En outre, il définit un ensemble de symboles correspondant aux commandes, témoins et indicateurs.
8. Il vise en outre à garantir l'accessibilité, la visibilité et la clarté des commandes, des témoins et des indicateurs présents sur les motocycles, aidant ainsi le conducteur à choisir la bonne commande de jour comme de nuit. Il vise également à réduire les risques d'accident qui peuvent se produire lorsque le conducteur ne peut se concentrer sur sa conduite parce qu'il n'a pas choisi la bonne commande.

9. Une fois que le RTM aura été transposé dans leurs législations nationales, les Parties contractantes pourront continuer à laisser le choix entre messages et symboles, voire entre d'autres symboles, messages et prescriptions de fonctionnement ne figurant pas dans le RTM.

10. Le présent RTM s'inspire des règlements en vigueur énumérés ci-après, dont il reprend les éléments communs, afin d'être rapidement accepté.

11. Ce RTM n'est actuellement applicable qu'aux véhicules de la catégorie L 3-3, uniquement aux fins d'harmonisation des symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs. Une fois le RTM en vigueur, il est prévu d'envisager son extension à d'autres véhicules de la catégorie L.

12. Il s'agit d'une première étape vers l'harmonisation: de nouvelles commandes, de nouveaux témoins et de nouveaux indicateurs seront ajoutés à la liste au fur et à mesure que leur utilisation se développera.

B. Règlements et normes internationales facultatives en vigueur

13. Le Groupe de travail a suivi les recommandations du paragraphe 4 du document TRANS/WP.29/882. Il a examiné les documents suivants:

- Directive 2009/80/CE du Parlement européen et du Conseil, en date du 13 juillet 2009, relative aux moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules automobiles à deux ou trois roues (version codifiée);
- Norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety) n° 123: Motorcycle controls and displays (commandes et affichages des motocycles);
- Règlement n° 123 du Canada sur la sécurité des véhicules automobiles – Commandes et affichages des motocycles;
- Article 10 de la réglementation japonaise;
- Article 46 de la réglementation japonaise;
- Règlement CEE n° 60 (annexé à l'Accord de 1958).

14. Le Groupe de travail a en outre examiné les normes facultatives dans ce domaine, à savoir:

- La norme ISO 6727-1981 – Véhicules routiers – Motocycles: symboles utilisés pour les commandes, les indicateurs et les témoins;
- Norme ISO 9021-1988 – Motocycles – Commandes: types, emplacements et fonctions.

15. Les règlements et les normes facultatives ci-dessus, qui portent sur le montage et les moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs, ont servi à l'élaboration du RTM.

16. Les symboles sont un moyen efficace de renseigner le conducteur. Ils seront d'autant plus facilement reconnaissables qu'ils seront identiques sur tous les motocycles neufs. Pour le conducteur, une fois connus et reconnus, les symboles prêtent moins à confusion; en outre, ils devraient contribuer à simplifier la conception des motocycles.

17. Le présent RTM vise à réduire la diversité des commandes en englobant le maximum de modèles différents. Cela ne signifie pas que toutes les commandes énumérées dans le RTM et les prescriptions les concernant seront obligatoires. Il appartiendra à chaque Partie contractante de décider quelles sont les commandes obligatoires et quelles sont les

prescriptions auxquelles elles doivent satisfaire et, par exemple, d'adopter une législation appropriée.

C. Historique du RTM

18. La proposition visant à établir le RTM a été adoptée par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998, à sa vingt-cinquième session, en mars 2009. Elle est décrite dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 (qui est joint en annexe au RTM conformément au paragraphe 6.2.7 de l'Accord).

19. L'Italie a décidé de parrainer la proposition de RTM et en 2008 l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) a entrepris une étude pour comparer les symboles utilisés respectivement dans les automobiles et sur les motocycles, pour savoir si les conducteurs reconnaissaient ces symboles et quelles étaient les pratiques des constructeurs.

20. Les résultats de cette étude ont été présentés à la quatre-vingt-quinzième session du GRSG et à la 139^e session du WP.29. Il est ressorti de l'étude que les symboles répertoriés par l'IMMA étaient utilisés dans le monde entier, ce qui justifie leur présence dans le RTM, alors que les symboles en usage uniquement dans certaines régions pourraient faire l'objet d'amendements futurs du RTM.

21. L'étude concluait en outre que plusieurs Parties contractantes autorisaient le remplacement de symboles par des inscriptions mais que cette pratique ne devait pas être affectée par l'adoption du RTM.

22. Le premier examen approfondi, fondé sur le document comparatif établi par l'IMMA, a eu lieu lors de la quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail.

23. Le Groupe de travail a alors proposé la création d'un groupe informel des commandes, témoins et indicateurs des motocycles, qui serait présidé par l'Italie et dont le secrétariat serait assuré par l'IMMA. Ses réunions seraient ouvertes à toutes les parties intéressées. Le groupe informel comptait des représentants du Canada, de l'Inde, du Japon, de la Corée, des États-Unis d'Amérique, de la Commission européenne et de l'IMMA.

D. Base réglementaire de l'élaboration du RTM

24. Le RTM a été élaboré par le groupe informel des commandes, des témoins et des indicateurs qui relève du Groupe de travail.

25. Le groupe informel s'est réuni pour la première fois en avril 2010 afin de définir son mandat et son règlement intérieur, qui ont ensuite été soumis pour approbation à la quatre-vingt-dix-huitième session du Groupe de travail. À l'instar de ce qui s'était fait pour un RTM analogue sur les véhicules, il a été décidé que seuls les symboles communs aux Parties contractantes seraient inclus dans la première mouture du RTM.

26. Le groupe informel s'est fixé un calendrier qui prévoyait que le RTM serait soumis au WP.29 pour être adopté en mars 2011. Ce calendrier n'a pas pu être respecté car la collecte et l'examen des observations ont pris plus de temps que prévu.

27. Un des principaux objectifs du RTM est toujours de s'assurer que les motocycles portant uniquement des symboles sont autorisés dans les pays où il est prescrit que les motocycles doivent porter à la fois des symboles et des inscriptions. Le groupe informel a noté que l'existence du RTM ne réduirait en rien la possibilité pour les Parties contractantes d'autoriser les motocycles portant des inscriptions plutôt que des symboles, ou les deux à la

fois, sur leur territoire, pour autant que les motocycles conformes au RTM soient aussi acceptés.

28. En outre, certaines administrations ont demandé que plusieurs solutions soient proposées pour l'emplacement des commandes. Le groupe informel a noté que si tel était le cas, cela n'irait pas dans le sens d'une harmonisation et réduirait en outre la sécurité étant donné que les conducteurs risqueraient de ne plus retrouver la commande qu'ils cherchent. Cependant, dans les cas limités où des solutions techniques empêcheraient physiquement le conducteur d'actionner plusieurs commandes en même temps, d'autres emplacements seraient prévus.

29. Le RTM a été élaboré pendant et entre trois réunions du groupe informel et a été approuvé par le Groupe de travail à sa 100^e session.

E. Incidence réglementaire et rentabilité économique

30. Même s'il n'est pas fait mention dans le RTM d'un quelconque risque quantifiable pour la sécurité des motocycles, le Groupe de travail a estimé qu'il fallait harmoniser les moyens d'identification, le fonctionnement et l'emplacement des commandes, témoins et indicateurs des motocycles.

31. La distraction du conducteur est la cause de nombreux accidents de motocycles. En normalisant les commandes, les témoins et les indicateurs, on pourrait réduire cette distraction et améliorer ainsi la sécurité de tous les usagers de la route.

32. Le coût de l'opération sera minime puisque tous les symboles prescrits dans le Règlement technique mondial sont actuellement acceptés par la plupart des Parties contractantes. Le Règlement technique mondial permettra aux motocyclistes du monde entier de mieux comprendre les symboles concernant la sécurité.

33. La définition de l'emplacement, du fonctionnement et des moyens d'identification des commandes et des témoins suffit à justifier le RTM. Il ne s'agit que d'une première étape, car au fur et à mesure que de nouveaux témoins, indicateurs et commandes seront utilisés et connus, ils seront ajoutés à la liste actuelle par l'intermédiaire de révisions et d'additifs au RTM.
