

30 avril 2012

---

## Registre mondial

**Élaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'article 6 de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132 et Corr.1) en date, à Genève, du 25 juin 1998**

### **Additif 12: Règlement technique mondial n° 12**

**Règlement technique mondial sur l'emplacement, les moyens d'identification et le fonctionnement des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles**

Inscrit au Registre mondial le 17 novembre 2011



NATIONS UNIES



# Règlement technique mondial sur l'emplacement, les moyens d'identification et le fonctionnement des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Argumentation et justification techniques.....	4
A. Introduction .....	4
B. Règlements en vigueur et normes internationales volontaires.....	5
C. Historique du RTM.....	6
D. Déroulement des travaux d'élaboration du RTM .....	7
E. Incidences et coûts du Règlement.....	8
II. Texte du Règlement .....	8
1. Objet.....	8
2. Champ d'application .....	8
3. Définitions .....	9
4. Prescriptions .....	10

## **I. Argumentation et justification techniques**

### **A. Introduction**

1. Il importe de noter qu'un grand nombre d'accidents de la circulation sont dus à un manque d'attention du pilote. Cette distraction peut s'expliquer par le fait que son attention est détournée de la conduite en raison d'informations déconcertantes qui s'affichent dans son champ de vision ou de difficultés qu'il a à reconnaître, localiser ou 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 ayant pour cause un manque d'attention du pilote. Pour cela, il vise à réduire le nombre d'inattentions dues au choix inapproprié d'une commande ou aux différences, d'un motorcycle à un autre, dans les représentations graphiques des témoins et des indicateurs.
3. Les motorcycles vendus neufs dans les pays autorisant la vente de motorcycles homologués dans d'autres pays ne sont pas nécessairement équipés des mêmes témoins et des mêmes moyens d'identification des commandes. Les pilotes ont donc besoin d'un certain temps pour interpréter correctement les messages qui s'affichent au tableau de bord et s'habituer aux commandes. Au cours de cette période, leur attention est partagée entre la tâche de la conduite, de plus en plus difficile, et celle qui consiste à reconnaître les commandes et à comprendre les témoins censés «faciliter» la conduite.
4. L'un des principaux buts du RTM est d'uniformiser et d'harmoniser les moyens permettant de reconnaître les commandes, les témoins et les indicateurs. Pour cela, on peut avoir recours à des symboles. L'avantage manifeste des symboles, ou pictogrammes, par rapport aux mots est qu'une fois appris au groupe cible et reconnus par ce dernier, ils permettent de surmonter les barrières linguistiques. Les pilotes peuvent ainsi conduire leur motorcycle en toute sécurité, même s'ils ne comprennent pas la langue du pays qu'ils visitent. Le marché du motorcycle étant un marché mondial, chacun doit pouvoir comprendre des informations qui ne dépendent pas d'une langue.
5. En outre, certaines Parties contractantes ont plus d'une langue officielle et leur législation impose que les renseignements relatifs à la sécurité soient présentés dans toutes ces langues. Il faudrait alors qu'il soit possible de choisir la langue d'affichage, ou bien 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 a été élaboré en vue d'harmoniser la disposition et les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs sur les motorcycles.
7. Il s'applique à tous les motorcycles routiers et contient des prescriptions concernant l'emplacement, l'identification, le fonctionnement, les couleurs et l'éclairage des commandes, des témoins et des indicateurs placés sur lesdits motorcycles. En outre, il contient un ensemble de symboles uniformes pour un certain nombre de commandes, témoins et indicateurs.

8. Il garantit l'accessibilité, la visibilité et la clarté des commandes, témoins et indicateurs présents sur les motocycles, aidant ainsi le pilote à choisir la bonne commande de jour comme de nuit. Il vise également à réduire les accidents qui peuvent se produire lorsque le pilote n'est pas concentré sur la conduite en raison des erreurs qu'il commet dans le choix des commandes.
9. En ce qui concerne la transposition du présent RTM dans les législations nationales, les Parties contractantes peuvent continuer de laisser la possibilité d'utiliser leurs propres messages obligatoires tout en autorisant l'emploi de symboles uniquement, ou de symboles et de messages supplémentaires et de prescriptions de fonctionnement autres que celles qui figurent dans le RTM.
10. De même, les Parties contractantes peuvent adopter les variantes d'emplacement et de fonctionnement mentionnées au tableau 1 pour les points 11, 12, 13, 14 et 32.
11. Le présent RTM est fondé sur les règlements en vigueur énumérés ci-après, dont il reprend les éléments communs en vue d'une acceptation rapide.
12. Il n'est actuellement applicable qu'aux véhicules de la catégorie L 3-3, aux fins de l'harmonisation des symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs. Après son inscription au Registre, il est prévu d'envisager son extension à d'autres véhicules de la catégorie L.
13. Le présent RTM constitue une première étape dans le processus d'harmonisation: de nouvelles commandes, de nouveaux témoins et de nouveaux indicateurs seront ajoutés à la liste au fur et à mesure que leur usage se répandra.

## **B. Règlements en vigueur et normes internationales volontaires**

14. Le GRSG a suivi les recommandations énoncées au paragraphe 4 du document TRANS/WP.29/882 et examiné les documents suivants:
  - a) La Directive 2009/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues (version codifiée);
  - b) La norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) n° 123 des États-Unis d'Amérique relative aux commandes et aux affichages sur les motocycles;
  - c) Le Règlement n° 123 du Canada sur la sécurité des véhicules automobiles – Commandes et affichages des motocyclettes;
  - d) L'article 10 de la réglementation japonaise;
  - e) L'article 46 de la réglementation japonaise;
  - f) Le Règlement CEE n° 60 (annexé à l'Accord de 1958).
15. Le GRSG a en outre examiné les normes volontaires connues dans le domaine considéré, à savoir:
  - a) La norme ISO 6727:1981 – Véhicules routiers – Motocycles – Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins;
  - b) La norme ISO 9021:1988 – Motocycles – Commandes – Types, positions et fonctions.

16. Les règlements et les normes volontaires ci-dessus, qui portent sur la disposition et l'identification des commandes, témoins et indicateurs, ont servi à l'élaboration du RTM.
17. Les symboles font partie des moyens efficaces de renseigner le pilote. L'usage systématique d'un même symbole sur tous les motocycles neufs contribuera à sa reconnaissance. Les symboles peuvent en outre simplifier la conception des motocycles et réduire les risques de confusion une fois qu'ils ont été expliqués et qu'ils sont reconnus.
18. Le présent RTM vise à réduire la diversité dans le domaine des commandes en englobant les prescriptions concernant le maximum d'entre elles. Cela ne signifie pas que toutes les commandes énumérées dans le RTM et les prescriptions qui s'y rapportent sont obligatoires. Il appartient à chaque Partie contractante de déterminer les commandes obligatoires et les prescriptions auxquelles elles doivent satisfaire, comme par exemple la présence de témoins dans la région concernée, conformément au règlement pertinent.

### **C. Historique du RTM**

19. La proposition visant à établir le présent 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 exposée dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 (qui est joint au RTM conformément au paragraphe 6.2.7 de l'Accord).
20. L'Italie avait décidé de parrainer cette proposition et, en 2008, l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) avait entrepris une étude consistant à comparer les symboles utilisés respectivement pour les automobiles et pour les motocycles, à déterminer s'ils étaient reconnus et à recenser les pratiques des constructeurs.
21. Les résultats de cette étude ont été présentés à la quatre-vingt-quinzième session du GRSG et à la 139<sup>e</sup> 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 justifiait leur présence dans le RTM, tandis que les symboles en usage dans certaines régions uniquement pouvaient faire l'objet de futurs amendements du RTM.
22. Il a également été indiqué en conclusion de l'étude que plusieurs Parties contractantes autorisaient l'utilisation d'inscriptions à la place de symboles pour les commandes et que cette pratique ne devait pas être affectée par l'adoption du RTM par lesdites Parties.
23. Le premier examen approfondi, mené sur la base du document comparatif établi par l'IMMA, a eu lieu lors de la quatre-vingt-dix-septième session du GRSG.
24. À cette même session, le GRSG a 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. Toutes les parties intéressées ont pu prendre part aux réunions de ce groupe. Ont participé aux travaux du groupe informel des représentants des pays et organismes suivants: Canada, Corée, États-Unis d'Amérique, Inde, Japon, Commission européenne et IMMA.

## **D. Déroulement des travaux d'élaboration du RTM**

25. Le RTM a été élaboré par le groupe informel des commandes, témoins et indicateurs des motocycles, relevant du GRSG.
26. Le groupe informel s'est réuni pour la première fois en avril 2010. Lors de cette réunion, il a établi son mandat et son règlement intérieur, lesquels ont ensuite été soumis pour approbation au GRSG à sa quatre-vingt-dix-huitième session. À l'instar de ce qui s'était fait pour un RTM analogue sur les automobiles, il a été décidé que seuls les symboles communs aux Parties contractantes et acceptables par celles-ci seraient inclus dans un premier temps.
27. Le groupe informel s'est fixé un calendrier selon lequel le RTM serait soumis au WP.29 pour adoption en mars 2011. Ce calendrier n'a pas pu être respecté, car la collecte et l'analyse des observations ont pris plus de temps que prévu.
28. L'une des principales questions qui se sont posées au sujet du RTM a été de savoir comment s'assurer que les motocycles portant des symboles uniquement seraient également autorisés dans les pays qui avaient décidé d'utiliser des inscriptions à la place des symboles. Le groupe informel a noté que l'existence du RTM ne réduirait en rien la possibilité pour les Parties contractantes d'autoriser sur leur territoire les motocycles portant des inscriptions plutôt que des symboles, ou des inscriptions en plus des symboles, pour autant que les motocycles conformes au RTM soient aussi acceptés. Il a été affirmé que certains symboles n'étaient pas immédiatement compréhensibles et que les pilotes devaient consulter le manuel d'utilisation de leur motocycle pour en découvrir la signification. Il est admis que la reconnaissance des symboles ayant trait à la sécurité devrait faire partie du processus d'apprentissage de la conduite d'un motocycle. En uniformisant ces symboles à l'échelle mondiale, le GRSG mettrait à la disposition des écoles de conduite et des organismes d'évaluation un modèle qui leur permettrait de former les nouveaux motocyclistes et de contrôler leurs aptitudes. Les motocyclistes seraient informés de la signification des nouveaux symboles au fur et à mesure de leur adoption. En fait, le Règlement technique mondial devrait lui-même contribuer à familiariser les motocyclistes avec les symboles relatifs à la sécurité. Les Parties contractantes seraient chargées d'informer leurs populations respectives des prescriptions qui auraient été adoptées.
29. Certaines administrations ont en outre demandé que plusieurs solutions soient proposées pour l'emplacement des commandes. Le groupe informel a noté que cela n'irait pas dans le sens d'une harmonisation et aurait pour effet de réduire la sécurité dans la mesure où les pilotes pourraient rencontrer différents emplacements ou différentes identifications pour les commandes. Toutefois, dans les cas limités où certaines solutions techniques compliqueraient l'utilisation de plusieurs commandes en même temps, des dispositions seraient prévues pour d'autres emplacements.
30. Le RTM a été élaboré durant trois réunions du groupe informel et entre celles-ci, et il a été approuvé par le GRSG à sa 100<sup>e</sup> session.

## **E. Incidences et coûts du Règlement**

31. Bien qu'il ne soit pas fait mention dans le RTM d'un quelconque risque quantifiable pour la sécurité des motocyclistes, le GRSG a estimé qu'il fallait harmoniser les moyens d'identification, le fonctionnement et l'emplacement des commandes, témoins et indicateurs des motocycles.
32. La distraction du pilote est à l'origine de nombreux accidents mettant en cause des motocycles. L'uniformisation des commandes, des témoins et des indicateurs pourrait contribuer à réduire cette distraction et à renforcer ainsi la sécurité de tous les usagers de la route.
33. Le coût à prévoir est minime puisque tous les symboles prescrits dans le RTM sont actuellement acceptés par la plupart des Parties contractantes. Le RTM contribue à une meilleure compréhension des symboles relatifs à la sécurité par les motocyclistes du monde entier.
34. Le fait de définir l'emplacement, le fonctionnement et les moyens d'identification des commandes et des affichages suffit à justifier le RTM. Il s'agit là d'une première étape, car au fur et à mesure que de nouveaux témoins, indicateurs et commandes seront utilisés et reconnus, il sera envisagé de les ajouter à la liste actuelle par l'intermédiaire de révisions et d'additifs au RTM.

## **II. Texte du Règlement**

### **1. Objet**

Le présent Règlement technique mondial énonce les prescriptions applicables à l'emplacement, aux moyens d'identification, à l'éclairage et au fonctionnement des commandes, des témoins et des indicateurs des motocycles. En outre, il définit un ensemble uniforme de symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs.

Le présent Règlement technique mondial a pour objet de garantir l'accessibilité, la visibilité et la clarté des commandes, témoins et indicateurs présents sur les motocycles et d'aider ainsi le pilote à choisir la bonne commande de jour comme de nuit. Il vise également à réduire les accidents qui peuvent se produire lorsque le pilote n'est pas concentré sur la conduite en raison des erreurs qu'il commet dans le choix des commandes.

### **2. Champ d'application**

Le présent Règlement technique mondial s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie 3-3, telle qu'elle est définie dans la Résolution spéciale n° 1<sup>1</sup>, qui sont conduits sur la voie publique.

---

<sup>1</sup> Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (SR.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 et Amend.1).



### 3. Définitions

Au sens du présent Règlement technique mondial, on entend par:

- 3.1 «À proximité», s'agissant d'un symbole d'identification d'une commande, d'un témoin ou d'un indicateur, le fait que ledit symbole se trouve à proximité immédiate de la commande, du témoin ou de l'indicateur, et qu'aucune autre commande, aucun autre témoin, aucun autre indicateur, aucun autre symbole d'identification ni aucune autre source d'éclairage n'apparaît entre le symbole d'identification et la commande, le témoin ou l'indicateur qu'il représente;
- 3.2 «Espace commun», une zone où peuvent s'afficher plusieurs témoins, indicateurs, symboles d'identification ou autres messages, mais pas simultanément;
- 3.3 «Commande», toute partie du véhicule ou un dispositif directement actionné(e) par le motocycliste, qui permet de modifier l'état ou le fonctionnement du véhicule ou de l'une quelconque de ses parties;
- 3.4 «Dispositif», un élément ou un ensemble d'éléments servant à remplir une ou plusieurs fonctions;
- 3.5 «Guidon», toutes les parties de la ou des barres reliées à la tête de fourche et au moyen desquelles le motorcycle est dirigé;
- 3.6 «Guidon, côté droit», toute partie du guidon qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté droit du plan longitudinal médian du véhicule;
- 3.7 «Guidon, côté gauche», toute partie du guidon qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté gauche du plan longitudinal médian du véhicule;
- 3.8 «Guidon, vers l'avant», toutes les parties du guidon se trouvant du côté du guidon le plus éloigné du pilote lorsque ce dernier est assis en position de conduite;
- 3.9 «Poignée», la partie du guidon la plus éloignée du centre, par laquelle le conducteur du véhicule tient le guidon;
- 3.10 «Poignée tournante», une poignée actionnant un mécanisme fonctionnel du véhicule, qui tourne librement autour du guidon lorsque le conducteur du véhicule la manœuvre;
- 3.11 «Cadre», toutes parties du cadre, châssis ou berceau du véhicule auxquelles sont fixés le moteur et/ou la transmission, et/ou l'ensemble moteur-transmission lui-même;
- 3.12 «Cadre, côté gauche», toute partie du cadre qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté gauche du plan longitudinal médian du véhicule;
- 3.13 «Cadre, côté droit», toute partie du cadre qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté droit du plan longitudinal médian du véhicule;
- 3.14 «Lever», tout dispositif consistant en un bras articulé sur un pivot, au moyen duquel on actionne un mécanisme fonctionnel quelconque du véhicule;
- 3.15 «Lever à main», un levier manœuvré de la main par le conducteur;

Note: Sauf indication contraire, un levier à main s'actionne par compression (c'est-à-dire par déplacement de l'extrémité du levier vers le support) aux fins du freinage ou du débrayage, par exemple;

- 3.16 «*Levier à pied*», un levier actionné par contact entre le pied du conducteur et un support prolongeant le bras du levier;
- 3.17 «*Pédale*», un levier actionné par contact entre le pied du conducteur et un patin situé sur le levier et placé de telle sorte qu'une pression puisse être exercée sur le bras du levier;
- Note: Sauf indication contraire, une pédale s'actionne par pression vers le bas, aux fins du freinage, par exemple;
- 3.18 «*Sélecteur à bascule*», un levier pivotant en son centre ou près de celui-ci et doté d'un patin ou d'un support à chaque extrémité, lequel est actionné par contact entre le pied du conducteur et ledit patin ou support;
- 3.19 «*Repose-pieds*», les éléments faisant saillie de part et d'autre du véhicule, sur lesquels le conducteur pose les pieds lorsqu'il est assis en position de conduite;
- 3.20 «*Sens des aiguilles d'une montre*», le sens de rotation de l'élément considéré autour de son axe, selon le mouvement des aiguilles d'une montre, lorsque l'élément est vu d'en haut ou de l'extérieur;
- 3.21 «*Sens contraire des aiguilles d'une montre*», le sens inverse;
- 3.22 «*Système de freinage intégral*», un système (hydraulique ou mécanique, ou les deux) permettant d'actionner simultanément le frein avant et le frein arrière du véhicule, au moins partiellement, en utilisant une seule commande;
- 3.23 «*Indicateur*», un dispositif donnant une information relative au fonctionnement ou à l'état d'un système ou d'une partie d'un système, par exemple le niveau d'un fluide;
- 3.24 «*Témoin*», un signal visuel indiquant la mise en fonction d'un dispositif, un fonctionnement ou un état correct ou défectueux, ou une absence de fonctionnement;
- 3.25 «*Symbole*», un pictogramme permettant d'identifier une commande, un témoin ou un indicateur;
- 3.26 «*Commande d'appel de phare*», une commande permettant d'envoyer des signaux visuels aux véhicules arrivant en sens inverse ou circulant en aval. S'emploie notamment au moment de dépasser un véhicule qui roule plus lentement.

## 4. Prescriptions

### 4.1 Emplacement

Si un motorcycle est équipé d'une commande, d'un témoin ou d'un indicateur figurant dans le tableau 1, il doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement technique mondial en ce qui concerne l'emplacement, les moyens d'identification, le fonctionnement, l'éclairage et la couleur de cette commande, de ce témoin ou de cet indicateur.

En ce qui concerne les fonctions pour lesquelles il n'existe pas de symbole dans le tableau 1, le constructeur peut utiliser un symbole conforme aux

normes pertinentes. Dans le cas où un tel symbole n'existe pas, le constructeur peut utiliser un symbole de sa propre conception, à condition que celui-ci ne puisse pas être confondu avec un autre symbole présenté dans le tableau 1.






- 4.2 Emplacement
  - 4.2.1 Les commandes énumérées dans le tableau 1 doivent être placées de façon à pouvoir être actionnées par le conducteur et à lui être accessibles lorsque celui-ci est assis en position de conduite.
  - 4.2.2 Les témoins et les indicateurs énumérés dans le tableau 1, ainsi que leurs symboles d'identification, doivent être placés de façon à être visibles par le conducteur lorsque celui-ci est assis en position de conduite, aussi bien de nuit que de jour. Il n'est pas nécessaire que les témoins, les indicateurs et leurs symboles d'identification soient visibles lorsqu'ils ne sont pas en fonction.
  - 4.2.3 Sauf dans les cas prévus au paragraphe 4.2.5, les symboles d'identification des commandes, témoins et indicateurs doivent être placés sur ces derniers ou à proximité.




Les commandes des feux de détresse, des feux de croisement, des feux de route, des feux indicateurs de direction, du dispositif d'arrêt du moteur (commande supplémentaire), de l'avertisseur sonore, des freins et de l'embrayage doivent toujours être accessibles au conducteur et commander en priorité les dispositifs susmentionnés, sans que le motocycliste n'ait à lâcher la poignée correspondante.
  - 4.2.4 Le paragraphe 4.2.3 ne s'applique pas aux commandes à fonctions multiples lorsque la commande est associée à un afficheur multifonction qui:
    - 4.2.5.1 Est visible par le conducteur;
    - 4.2.5.2 Indique la commande à laquelle il est associé;
    - 4.2.5.3 Indique tous les systèmes du véhicule qu'il est possible de commander au moyen de la commande à fonctions multiples. Il n'est pas nécessaire que les sous-fonctions de ces systèmes s'affichent au premier niveau du menu de l'afficheur multifonction;
    - 4.2.5.4 N'affiche pas les témoins énumérés dans le tableau 1.
- 4.3 Moyens d'identification
  - 4.3.1 Chaque commande, témoin ou indicateur énuméré dans le tableau 1 doit être représenté au moyen du symbole pertinent spécifié.
  - 4.3.2 Des symboles, mentions ou abréviations complémentaires peuvent être utilisés à discrétion par le constructeur en association avec l'un quelconque des symboles, mentions ou abréviations figurant dans le tableau 1.
  - 4.3.3 Aucun des symboles, mentions ou abréviations complémentaires utilisés par le constructeur ne doit pouvoir être confondu avec l'un quelconque des symboles définis dans le présent Règlement technique mondial.
  - 4.3.4 Si une commande, un indicateur et un témoin sont combinés pour une même fonction, cette combinaison peut être représentée au moyen d'un même symbole.



- 4.3.5 Tous les symboles d'identification des témoins, indicateurs et commandes présents sur le guidon ou le tableau de bord doivent être placés de manière à être perçus par le conducteur comme étant verticaux, à l'exception du dispositif d'avertissement sonore. Dans le cas d'une commande rotative pourvue d'une position de mise hors fonction («OFF»), la présente prescription n'est applicable que lorsque la commande se trouve sur cette position.
- 4.3.6 Le cas échéant, chaque commande de réglage d'une fonction en continu doit être munie de moyens d'identification indiquant les limites de la plage de réglage.
- 4.4 Éclairage
- 4.4.1 Au gré du constructeur, les commandes, les indicateurs et leurs symboles d'identification peuvent être conçus pour pouvoir être éclairés.
- 4.4.2 Un témoin doit émettre de la lumière lorsqu'il sert à indiquer un fonctionnement incorrect ou un état du véhicule. Il ne doit pas émettre de lumière en toute autre circonstance, hormis en cas de vérification du bon fonctionnement d'une lampe.
- 4.5 Couleur
- 4.5.1 La lumière de chaque témoin doit être de la couleur indiquée dans le tableau 1.
- 4.5.2 La couleur des témoins ne figurant pas dans le tableau 1 peut être choisie par le constructeur conformément aux dispositions du paragraphe 4.5.3. La couleur retenue ne doit ni masquer ni altérer le moyen d'identification d'un témoin, d'une commande ou d'un indicateur figurant dans le tableau 1.
- 4.5.3 Il est recommandé de choisir les couleurs selon le code suivant:
- 4.5.3.1 *Rouge*: risque immédiat ou imminent de danger pour les personnes ou de dégâts très sérieux aux équipements;
- 4.5.3.2 *Jaune*: avertissement, fonctionnement hors des limites normales, fonctionnement incorrect d'un système du véhicule, dommage probable pour le véhicule ou autre état pouvant présenter un risque à plus long terme;
- 4.5.3.3 *Vert*: sécurité, fonctionnement normal (sauf si le bleu ou le jaune est prescrit dans le tableau 1).
- 4.5.4 Tous les symboles permettant d'identifier des témoins, des commandes ou des indicateurs doivent être d'une couleur qui se détache clairement sur le fond.
- 4.5.5 Un symbole plein peut être remplacé par un symbole sous forme de contour. De même, un symbole sous forme de contour peut être remplacé par un symbole plein.
- 4.6 Espace commun pour l'affichage de messages variables
- Un espace commun peut être utilisé pour afficher des messages provenant d'une quelconque source, à condition qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes:
- 4.6.1 Les témoins et les indicateurs qui s'affichent dans l'espace commun doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 4.3, 4.4 et 4.5 et s'éclairer dès que se produit l'état qu'ils ont pour fonction de signaler;

- 4.6.2 Les témoins et les indicateurs énumérés dans le tableau 1 qui s'affichent dans l'espace commun doivent s'éclairer dès que se produit l'état qu'ils ont pour fonction de signaler.
- 4.6.3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4.6.4, 4.6.5 et 4.6.6, lorsque deux témoins ou plus doivent s'afficher, ceux-ci doivent:
- a) S'afficher automatiquement en alternance; ou
  - b) Être indiqués par des moyens visibles et pouvoir être consultés par le conducteur lorsqu'il est assis en position de conduite.
- 4.6.4 Les témoins correspondant à un dysfonctionnement du système de freinage, aux feux de route et aux indicateurs de direction ne doivent pas s'afficher dans le même espace commun.
- 4.6.5 Dans une situation qui requiert l'affichage de certains témoins (dysfonctionnement du système de freinage, feux de route et indicateurs de direction) apparaissant dans un espace commun avec d'autres témoins, les premiers doivent avoir la priorité sur tout autre élément affiché dans l'espace commun.
- 4.6.6 Les messages affichés dans l'espace commun doivent pouvoir disparaître automatiquement ou être supprimés par le conducteur, à l'exception des témoins correspondant à un dysfonctionnement du système de freinage, aux feux de route et aux indicateurs de direction, et des témoins pour lesquels la couleur rouge est prescrite dans le tableau 1, lorsque leur affichage est justifié par un état.



Tableau 1




N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
1	Commande supplémentaire d'arrêt du moteur (ARRÊT)		Commande	Située sur le guidon, côté droit	–		Pour l'arrêt du moteur, en plus du contacteur principal ou de la commande de la soupape de décompression, le véhicule peut être équipé d'un coupe-circuit électrique (commande supplémentaire d'arrêt du moteur).
2	Commande supplémentaire d'arrêt du moteur (MARCHE)						
3	Contacteur de mise en marche		Commande		–	Dispositif permettant de mettre en marche le moteur et pouvant aussi permettre le fonctionnement d'autres circuits électriques présents sur le véhicule	Dans le cas d'un contacteur rotatif, celui-ci doit tourner dans le sens des aiguilles d'une montre, de la position «contact coupé» à la position «contact mis».
4	Démarreur électrique		Commande		–		
5	Commande de démarrage à froid		Commande	Il n'est pas nécessaire que la commande soit visible depuis la position de conduite.	–		
			Témoin		Jaune		
6	Témoin de point mort (sélection des rapports)		Témoin		Vert		Le témoin est allumé lorsque le sélecteur de vitesse est au point mort.



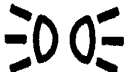


N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
7	Commande manuelle de coupure de l'alimentation en carburant (FERMÉ)		Commande	Il n'est pas nécessaire que la commande soit visible depuis la position de conduite.		"	Des positions distinctes doivent être prévues pour la commande selon les états, à savoir «FERMÉ», «OUVERT» et «RÉSERVE» (lorsqu'il existe une réserve).  La commande doit être sur la position «OUVERT» lorsqu'elle est dans la direction aval de l'écoulement du carburant, depuis le réservoir jusqu'au moteur, sur la position «FERMÉ» lorsqu'elle est dans la direction perpendiculaire à l'écoulement du carburant, et sur la position «RÉSERVE» (le cas échéant) lorsqu'elle est dans la direction amont de l'écoulement du carburant.  Pour un système dans lequel l'alimentation en carburant est coupée lorsqu'on arrête le moteur et qui est doté d'une commande, les symboles et les positions de la commande doivent être les mêmes que pour la commande manuelle de coupure de l'alimentation en carburant.
8	Commande manuelle de coupure de l'alimentation en carburant (OUVERT)						
9	Commande manuelle de coupure de l'alimentation en carburant (RÉSERVE)						
10	Compteur de vitesse		Indicateur				Le cadran doit être éclairé lorsque les feux de position (le cas échéant) ou le projecteur sont allumés.





N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
11	Avertisseur sonore (klaxon)		Commande	<p>Sur le guidon, côté gauche, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports indépendante de la commande d'embrayage manuelle.</p> <p>Sur le guidon, côté droit, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports située sur le côté gauche du guidon et fonctionnant avec la commande d'embrayage manuelle.</p>			Appuyer pour actionner.
12	Feu de route		Commande	<p>Sur le guidon, côté gauche, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports indépendante de la commande d'embrayage manuelle.</p> <p>Sur le guidon, côté droit, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports située sur le côté gauche du guidon et fonctionnant avec la commande d'embrayage manuelle.</p>			
			Témoin		Bleu		




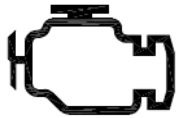
N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
13	Feu de croisement		Commande	<p>Sur le guidon, côté gauche, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports indépendante de la commande d'embrayage manuelle.</p> <p>Sur le guidon, côté droit, pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports située sur le côté gauche du guidon et fonctionnant avec la commande d'embrayage manuelle.</p>			
			Témoin		Vert		
14	Commande d'appel de phare		Commande	À proximité de la commande des feux de route/croisement			<p>Cette commande peut être une fonction proposée en plus de la commande des feux de route/croisement.</p> <p>Le faisceau revient dans <b>la position précédente</b> lorsqu'on <b>cesse d'actionner la commande</b>.</p>
15	Feux de brouillard – avant		Commande				
			Témoin		Vert		

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
16	Feux de brouillard – arrière		Commande				
			Témoin		Jaune		
17	Indicateurs de direction		Commande	La ou les commandes doivent être situées sur le guidon, bien visibles depuis le siège du pilote et clairement indiquées.			La commande doit être conçue de telle façon que, depuis le siège du pilote, la manœuvre de la partie gauche ou le déplacement vers la gauche de la commande active l'indicateur de direction à gauche, et réciproquement pour l'indicateur de direction à droite.
			Témoin		Vert		Les deux flèches constituent un seul et même symbole. Cependant, s'il existe des commandes ou des témoins distincts pour l'indicateur de direction droit et l'indicateur de direction gauche, les deux flèches peuvent être considérées comme des symboles distincts et être espacées en conséquence.
18	Feux de détresse		Commande				

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
			Témoin		Rouge	Représentés soit par le clignotement (simultané) du ou des témoins des indicateurs de direction, soit par le symbole triangulaire indiqué.	
			Témoin		Vert		
19	Feux de position		Commande Témoin			Représentés par les symboles indiqués pour les feux de position, l'interrupteur général d'éclairage et les feux de stationnement. Toutefois, si toutes ces lampes s'allument automatiquement lorsque le véhicule est en marche, il n'est pas nécessaire que les symboles des feux de position ou de l'interrupteur général d'éclairage s'affichent. L'éclairage du tableau de bord peut servir de témoin. Si la fonction correspondant aux feux de stationnement est intégrée au contacteur de mise en marche, l'identification est	Dans le cas d'une commande rotative, la rotation de la commande dans le sens des aiguilles d'une montre doit allumer, dans l'ordre, les feux de position, puis les feux principaux du véhicule. D'autres positions peuvent être prévues, à condition d'être clairement indiquées. La commande des feux peut être combinée au contacteur de mise en marche.
20	Interrupteur général d'éclairage		Commande Témoin				
21	Feu de stationnement		Commande				

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
			Témoin		Vert	facultative.	
22	Indicateur du niveau de carburant		Indicateur				
			Témoin		Jaune		
23	Indicateur de la température du liquide de refroidissement		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
24	Indicateur de charge de la batterie		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
25	Indicateur du niveau d'huile moteur		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
26	Commande des gaz		Commande	Située sur le guidon, côté droit			<p>Commande manuelle</p> <p>En faisant tourner la commande dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on accélère.</p> <p>Si l'on desserre la main, le moteur doit revenir automatiquement au ralenti, sauf si un dispositif de régulation de la vitesse a été activé.</p>
27	Frein de la roue avant		Commande				<p>Levier à main</p> <p>Situé sur le guidon, côté droit</p> <p>Le frein de la roue avant peut fonctionner en même temps que le frein de la roue arrière lorsqu'il existe un système de freinage intégral.</p>

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
28	Commande au pied du frein de la roue arrière		Commande				<p>Pédale</p> <p>Située sur le cadre, côté droit</p> <p>Le frein de la roue arrière peut fonctionner en même temps que le frein de la roue avant lorsqu'il existe un système de freinage intégral.</p>
29	Commande manuelle du frein de la roue arrière		Commande				<p>Levier à main</p> <p>Non autorisé sur les véhicules à commande d'embrayage manuelle</p> <p>Situé sur le guidon, côté gauche</p> <p>Le frein de la roue arrière peut fonctionner en même temps que le frein de la roue avant lorsqu'il existe un système de freinage intégral.</p>
30	Frein de stationnement		Commande				Levier à main ou pédale
31	Embrayage		Commande	Situé sur le guidon, côté gauche			<p>Levier à main</p> <p>Serrer pour débrayer.</p> <p>L'utilisation, sur le côté gauche du véhicule, de dispositifs permettant de combiner embrayage et sélection des rapports doit rester possible.</p>
32	Sélecteur au pied Boîte mécanique		Commande	Sur le cadre, côté gauche			<p>Levier à pied ou sélecteur à bascule</p> <p>Le déplacement de la partie avant du levier ou du sélecteur permet de sélectionner les rapports: un déplacement vers le haut engage une vitesse supérieure, tandis qu'un déplacement vers le bas permet de rétrograder. S'il existe une position distincte pour le point mort, celle-ci doit correspondre à la première ou deuxième position dans l'ordre de sélection des rapports (1-PM-2-3-4-... ou PM-1-2-3-4-...).</p>

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	ÉQUIPEMENT	SYMBOLE	FONCTION	EMPLACEMENT	COULEUR	DÉFINITION	FONCTIONNEMENT
00000							<p>Pour les motocycles d'une cylindrée inférieure à 200 cc, il est possible de monter des chaînes de transmission dans lesquelles la sélection des rapports s'effectue comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Par rotation (N-1-2-3-4-5-N-1.);</li> </ul>
							<ul style="list-style-type: none"> <li>• Par déplacement de la partie avant du levier à pied ou du sélecteur à bascule, mais inversement:</li> <li>• Un déplacement vers le haut engage une vitesse inférieure; et</li> <li>• Un déplacement vers le bas engage une vitesse supérieure.</li> </ul>
33	Sélecteur manuel Boîte mécanique		Commande	Sur le guidon, côté gauche			<p>Si l'on actionne la commande en faisant tourner une poignée, la rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre doit permettre de sélectionner les rapports donnant une vitesse croissante en marche avant, tandis que la rotation dans l'autre sens doit permettre de sélectionner les rapports donnant une vitesse décroissante. S'il existe une position distincte pour le point mort, celle-ci doit correspondre à la première position dans l'ordre de sélection des rapports (N-1-2-3-4-...).</p>
34	Témoin de dysfonctionnement du système antiblocage des roues (ABS)		Témoin		Jaune		
35	Témoin de dysfonctionnement du groupe motopropulseur		Témoin		Jaune	Permet de signaler un dysfonctionnement du groupe motopropulseur susceptible d'avoir une incidence sur les émissions.	