

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

#### 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)

### Appendice

#### **Proposition et rapport conformément à l'article 6, paragraphe 6.2.7, de l'Accord**

- Proposition visant à l'élaboration d'un règlement technique mondial énonçant des dispositions uniformes relatives à l'emplacement et à l'identification des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22)
- 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 (ECE/TRANS/WP.29/2011/141 tel que modifié par l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.29/1093), adopté par l'AC.3 à sa vingt-cinquième session (ECE/TRANS/WP.29/1072, par. 100)



Nations Unies



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

### **I. Objet de la proposition**

1. Nombreux sont les accidents de la circulation 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 les commandes nécessaires à la conduite de son véhicule.
2. Les motocycles vendus neufs dans les pays autorisant la vente de motocycles 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.
3. Il est par conséquent nécessaire d'harmoniser la disposition et les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles.
4. Le règlement technique mondial proposé s'appliquerait à tous les motocycles routiers. Il énoncerait des prescriptions concernant l'emplacement, les moyens d'identification, la couleur et l'éclairage des témoins, indicateurs et commandes des motocycles. Il serait conçu de façon à garantir la visibilité des témoins et des indicateurs et l'accessibilité des commandes pour faciliter leur utilisation de jour comme de nuit.

### **II. Description du règlement proposé**

5. On trouvera à l'annexe 1 un tableau permettant de comparer les dispositions des textes énumérés ci-après et présentant des propositions quant au contenu technique qu'aurait le règlement technique mondial.

### **III. Règlements et directives existants**

6. Bien qu'aucun règlement ne soit actuellement inscrit dans le Recueil des Règlements admissibles, les textes ci-après ont été pris en compte pour l'élaboration du nouveau règlement technique mondial sur les commandes, les témoins et les indicateurs:
  - a) Le Règlement n° 101 du Canada sur la sécurité des véhicules automobiles – Emplacement et identification des commandes et des affichages;
  - b) La Directive 93/29/CEE du Conseil européen relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues;

- c) Les articles 10 et 46 des textes pertinents du Japon;
- d) Le Règlement CEE-ONU n° 60 relatif à l'identification des commandes, témoins et indicateurs;
- e) La Norme FMVS (Federal Motor Vehicle Standard) n° 123 des États-Unis d'Amérique relative aux commandes et aux afficheurs.

#### **IV. Normes internationales volontaires**

- 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.

## Annexe 1

## Comparaison entre les règlements et normes actuels











Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Sujet</b>	<b>Contenu</b>	Commandes et afficheurs sur les motocycles	Véhicules routiers – Motocycles – Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins	Motocycles – Commandes – Types, positions et fonctions	Organes de commande (art. 10) Compteur de vitesse (art. 46)	Prescriptions relatives à l'homologation de type des véhicules à moteur à deux ou trois roues en ce qui concerne l'identification de leurs commandes, témoins et indicateurs	Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles et des cyclomoteurs (à deux roues) en ce qui concerne les commandes actionnées par le conducteur, y compris l'identification des commandes, témoins et indicateurs	Commandes, afficheurs et symboles sur les motocycles	
<b>Véhicules visés</b>	<b>Source</b>		2	1			1		
	<b>Contenu</b>	Motocycles équipés d'un guidon, à l'exception des motocycles des forces de l'ordre	Motocycles selon la définition ISO 3833. Commandes faisant partie du tableau de bord ou situées à proximité immédiate du pilote	Motocycles à deux roues selon la définition ISO 3833	Véhicules à moteur	Véhicules à moteur à deux ou à trois roues	Motocycles et cyclomoteurs à deux roues	Motocycles en circulation sur la voie publique	Ce point sera traité ultérieurement, après que les définitions des catégories auront été précisées.

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
Prescriptions générales	Source	S3		4.2	Article 10-1		5.1		
	Contenu	Tout moyen d'identification prévu doit être placé sur la commande ou l'afficheur, ou juste à côté, et doit être visible verticalement par le pilote.		Les commandes doivent être à la portée du pilote lorsqu'il est assis en position de conduite normale. Elles doivent être disposées sur le guidon de telle façon que le pilote puisse les atteindre sans avoir à lâcher des mains les poignées correspondantes. L'accès du pilote à chaque commande ne doit être entravé par aucune autre commande ou partie du véhicule.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le pilote, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.		Les commandes doivent être à la portée du pilote lorsqu'il est assis en position de conduite normale. Elles doivent être disposées sur le guidon de telle façon que le pilote puisse les atteindre sans avoir à lâcher des mains les poignées correspondantes. L'accès du pilote à chaque commande ne doit être entravé par aucune autre commande ou partie du véhicule.	Les commandes utilisées en situation de conduite normale doivent se trouver à portée du pilote lorsqu'il est assis en position de conduite normale. Les commandes au guidon doivent être placées de telle manière que la main du pilote n'ait pas à lâcher la poignée correspondante pour les actionner. Les symboles ou afficheurs pour les commandes vus par le pilote en position de conduite normale doivent se détacher nettement sur le fond, c'est-à-dire qu'ils doivent être soit clairs sur un fond sombre, soit sombres sur un fond clair. Les symboles doivent être placés sur la commande ou l'afficheur à identifier, ou juste à côté. Si cela n'est pas réalisable, le symbole et la	











Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
								commande, ou l'afficheur, doivent être reliés par un trait continu aussi court que possible.	
	<b>Source</b>		4.1		Article 10-2	2.1			
	<b>Contenu</b>		Les symboles, tels que le pilote les voit en position de conduite normale, doivent être reconnaissables.		Le moyen d'identification doit être placé sur la commande ou juste à côté, de façon à pouvoir être facilement reconnu par le pilote depuis son siège.	Les commandes, témoins et indicateurs mentionnés au point 2.1.5, lorsqu'ils sont montés sur un véhicule, doivent être marqués conformément aux dispositions suivantes.			
	<b>Source</b>		4.2			2.1.1			
	<b>Contenu</b>		Les symboles des commandes et des témoins doivent ressortir nettement sur le fond.			Ces symboles doivent ressortir nettement sur le fond, c'est-à-dire qu'ils doivent être soit clairs sur un fond sombre, soit sombres sur un fond clair.			

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	<b>Source</b>		4.3			2.1.2			
	<b>Contenu</b>		Le symbole doit être placé sur la commande ou le témoin à identifier, ou juste à côté. En cas d'impossibilité, le symbole et la commande, ou le témoin, doivent être reliés par un trait continu aussi court que possible.			Le symbole doit être placé sur la commande ou le témoin de commande à identifier, ou juste à côté. En cas d'impossibilité, le symbole et la commande, ou le témoin, doivent être reliés par un trait continu aussi court que possible.			
	<b>Source</b>		4.4						
	<b>Contenu</b>		Si un motocycle ou des parties d'un motocycle sont représentés de côté dans un symbole, il faut considérer que le motocycle se déplace de droite à gauche.						
<b>Couleurs des témoins</b>	<b>Source</b>	-----	4.6	-----	-----	2.1.4	Annexe 4.8		
	<b>Contenu</b>	-----	Rouge: Danger Jaune: Prudence Vert: Sécurité Bleu: Feu de route	-----	-----	Rouge: Danger Jaune: Prudence Vert: Sécurité Bleu: Feu de route seulement	Rouge: Danger Jaune: Prudence Vert: Sécurité Bleu: Feu de route	Rouge: Danger Jaune: Prudence Vert: Sécurité ou En cours d'utilisation Bleu: Feu de route seulement	















Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Symboles</b>		Harmonisés	Harmonisés	s.o.	Harmonisés	Harmonisés	Harmonisés	Tout symbole utilisé doit être harmonisé avec la norme ISO 6727.	
<b>Commande supplémentaire d'arrêt du moteur</b>	<b>Source</b>	S5.1 et tableau 3, n° 2	-----	5.1.3.1 et 5.1.3.2	-----	2.1.5, fig. 13 et 14	6.1.3.1		
	<b>Contenu</b>	Tout motorcycle doit être équipé de cette commande, située sur le côté droit du guidon et représentée par les symboles prescrits et les mentions «Off» («Arrêt») et «Run» («Marche»).	-----	Le véhicule peut être muni d'un coupe-circuit électrique. Emplacement: Au guidon, côté droit. Commande manuelle de décompression Emplacement: Au guidon. Type: Levier, ou poignée tournante, à condition que le dispositif soit combiné avec la commande des gaz.	-----	Interrupteur de contact ou coupe-circuit pour moteur diesel en position «Arrêt». Interrupteur de contact ou coupe-circuit pour moteur diesel en position «Marche».	Le véhicule peut en être équipé. Fournie en plus du contacteur principal ou de la commande de la soupape de décompression et située sur le côté droit du guidon. Représentée par les symboles prescrits pour les positions «Arrêt» et «Marche».	Située sur le côté droit du guidon et représentée par les mentions et/ou les symboles prescrits pour les positions «Arrêt» et «Marche».	
	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 2	5.13	-----	-----	Fig. 13 et 14	Fig. 15A, B		
	<b>Symbole</b>	Arrêt  Marche  Arrêt moteur	Arrêt  Marche 	-----	-----	Arrêt  Marche 	Arrêt  Marche 	Arrêt  Arrêt ou Marche 	
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Contacteur de mise en marche</b>	<b>Source</b>	Tableau 1, n° 6 Tableau 3, n° 1	-----	5.1.1.1	-----	-----	6.1.1.1		-
	<b>Contenu</b>	La mention «Off» («Arrêt») doit être apparente lorsque la commande est placée sur la position appropriée, qui s'obtient par rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre par rapport aux autres positions.	-----	Dans le cas d'un contacteur rotatif, le mouvement doit s'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre, de la position «Arrêt» à la position «Marche».	-----	-----	Dans le cas d'un contacteur rotatif, le mouvement doit s'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre, de la position «Arrêt» à la position «Marche».	Définition: Contacteur de mise en marche – Dispositif permettant de mettre en marche le moteur et pouvant aussi permettre le fonctionnement d'autres circuits électriques sur le véhicule. Dans le cas d'un contacteur rotatif, la position «Marche» doit être obtenue par rotation dans le sens des aiguilles d'une montre par rapport à la position «Arrêt».	
	<b>Symbole</b>	Mise en marche	-----	-----	-----	-----	-----		
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		
<b>Démarrateur électrique</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 4	-----	5.1.1.2 et 5.1.1.3	Article 10-1	2.1.5	6.1.1.2 et 6.1.1.3		
	<b>Contenu</b>	Représenté par un symbole prescrit. La mention «Start» («Démarrage») doit apparaître sur la position appropriée dans le cas où la commande est	-----	Aucune prescription particulière. Dans le cas d'un contacteur rotatif, la commande doit être actionnée en procédant dans le sens des aiguilles d'une montre, de	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de	Représenté par un symbole prescrit	Aucune prescription particulière. Dans le cas d'un contacteur rotatif, la commande doit être actionnée en procédant dans le sens des aiguilles d'une montre, de	Représenté par un symbole prescrit	






Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
		distincte de celle du contacteur de mise en marche.		la position «Arrêt» à la position «Marche», puis à la position du démarreur.	direction et être conçues de façon que le pilote, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.		la position «Arrêt» à la position «Marche», puis à la position du démarreur.		
	Source	Tableau 3, n° 4	5.16	-----	-----	Fig. 19	Fig. 18		
	Symbole	 Dém		-----	-----				
	Couleur du témoin	-----	-----	-----	-----	-----	-----		
<b>Commande de démarrage à froid</b>	Source	Tableau 3, n° 3	-----	5.5.1	-----	2.1.5	6.5.1 et 9		
	Contenu	Représentée par un symbole prescrit et la mention «Choke» («Démarrage à froid») [ou «Enricher» («Enrichisseur»)], ou par le symbole prescrit.	-----	Doit être placée de telle façon qu'elle soit facilement accessible au pilote.	-----	Représentée par un symbole prescrit	La commande doit être placée de telle manière qu'elle soit facilement accessible au pilote.	Représentée soit par le symbole sur la commande, soit par un témoin lumineux facultatif de couleur jaune portant le symbole	
	Source	Tableau 3, n° 3	5.4	-----	-----	Fig. 5	Fig. 5		
	Symbole	 Démarrage à froid ou Enrichisseur		-----	-----				
	Couleur du témoin	-----	-----	-----	-----	Jaune	Jaune	Jaune	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Témoin de point mort</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 9 Tableau 2, n° 2	-----	-----	-----	2.1.5	9		
	<b>Contenu</b>	Représenté par un symbole prescrit et la mention «Neutral» («Point mort») et par un témoin vert qui s'allume lorsque le sélecteur de vitesse est au point mort.	-----	-----	-----	Représenté par un symbole prescrit	Représenté par un symbole prescrit	Représenté par un symbole prescrit et un témoin lumineux vert	
	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 9	5.15	-----	-----	Fig. 18	Fig. 17		
	<b>Symbole</b>	<b>N</b> Point mort	<b>N</b>	-----	-----	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	
	<b>Couleur du témoin</b>	Vert	Vert	-----	-----	Vert	Vert	Vert	
<b>Commande de coupure de l'alimentation en carburant</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 12	5.12	5.5.2.1	-----	-----	6.5.2 et 9		
<b>Commande manuelle</b>	<b>Contenu</b>	Représentée par la mention «Fuel» («Carburant») et les symboles prescrits pour les trois positions, à savoir «Ouvert», «Fermé» et «Réserve», lesquelles doivent être séparées de 90° en rotation. Les zones encadrées peuvent être pleines. (Ouvert et	Les zones encadrées peuvent être pleines. (Ouvert et Réserve)	Des positions distinctes doivent être prévues pour les états «Fermé», «Ouvert» et «Réserve» (s'il existe une réserve). La commande doit être en position «Ouvert» lorsqu'elle est orientée dans le sens aval de l'écoulement du carburant du	-----	-----	Des positions distinctes doivent être prévues pour les états «Fermé», «Ouvert» et «Réserve» (s'il existe une réserve). La commande doit être en position «Ouvert» lorsqu'elle est orientée dans le sens aval de l'écoulement du carburant du réservoir vers le	Si le véhicule est équipé, la position «Ouvert» doit être séparée de la position «Fermé» par un angle de 90°. La position «Réserve», s'il y en a une, doit être séparée de la position «Ouvert» par un angle de 180°. Le pilote doit pouvoir passer sur la	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
		Réserve)		réservoir vers le moteur, en position «Fermé» lorsqu'elle est orientée transversalement à l'écoulement du carburant et en position «Réserve» (s'il y en a une) lorsqu'elle est orientée dans le sens amont de l'écoulement du carburant.			moteur, en position «Fermé» lorsqu'elle est orientée transversalement à l'écoulement du carburant et en position «Réserve» (s'il y en a une) lorsqu'elle est orientée dans le sens amont de l'écoulement du carburant.	position «Réserve» depuis sa position normale de conduite. Facultatif: La commande peut être représentée par les mentions «Ouvert», «Fermé» et «Réserve» (ou «Rés» ou «Rés.»), ou par les symboles prescrits.	
	<b>Source</b>	-----	-----	5.5.2.2	-----	-----	6.5.2.1		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Lorsqu'il existe une réserve, le pilote doit pouvoir la mettre en service depuis sa position de conduite.	-----	-----	Lorsqu'il existe une réserve, le pilote doit pouvoir la mettre en service depuis sa position de conduite.		
	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 12	5.12	-----	-----	-----	Fig. 13 et 14		
	<b>Symbole</b>	Fermé  Ouvert  Rés. 	Fermé  Ouvert  Réserve 	-----	-----	-----	Fermé  Ouvert  Rés. 	Fermé  Ouvert  Réserve ou Rés. ou Rés. 	
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		











Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Commande automatique</b>	<b>Contenu</b>							La commande de coupure de l'alimentation en carburant est une option pour les véhicules sur lesquels l'alimentation est coupée lorsqu'on arrête le moteur. Si cette commande est disponible, les symboles et positions doivent être les mêmes que ceux indiqués pour la commande manuelle de coupure de l'alimentation en carburant. La position «Fermé» n'est pas requise. Une position «Amorçage» peut être prévue. Dans ce cas, elle doit être compatible avec toutes les autres positions et doit être indiquée au moyen des lettres «AMOR».	Il n'existe actuellement aucun symbole pour la fonction d'amorçage. Un nouveau symbole approprié pourrait faire l'objet d'un examen futur, au sein de l'ISO par exemple.
<b>Compteur de vitesse</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 8	-----	-----	Article 46 et instruction	-----	-----		
	<b>Contenu</b>	Le compteur est éclairé lorsque le projecteur est allumé. Les graduations croissent dans le	-----	-----	Doit être conçu de façon que le pilote puisse facilement contrôler la vitesse tandis que le véhicule se	-----	s.o. CEE R.39 200 km/h >= intervalle de 20 km/h >= >200 km/h	Le cadran du compteur de vitesse doit être situé dans le champ de vision direct du pilote et	









Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
		sens des aiguilles d'une montre, à intervalles de 10 mph pour les graduations chiffrées et de 5 mph pour les graduations intermédiaires.			déplace. Doit être muni d'un dispositif d'éclairage ou être lumineux, ou doit avoir un cadran ou une aiguille lumineuse. Doit avoir un cadran antireflet. Doit être gradué en km/h. Les véhicules à moteur à deux roues dont la vitesse peut être supérieure à 30 km/h doivent être équipés d'un voyant servant d'avertisseur de vitesse.		intervalle de 30 km/h >=	doit être visible de jour comme de nuit.	
	<b>Symbole</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		
<b>Avertisseur sonore</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 6 Tableau 1, n° 4	-----	5.4.1	Article 10-1	2.1.5	6.4.1 et 9		
	<b>Contenu</b>	Représenté par un symbole prescrit ou la mention «Horn» («Avertisseur») sur le côté gauche du guidon. Cette commande est actionnée par pression.	-----	Bouton ou commutateur situé sur le côté gauche du guidon. Dans le cas des véhicules munis d'une commande de sélection des rapports combinée avec une commande d'embrayage manuelle, le	Les commandes nécessaires à la conduite d'un véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le pilote, en position	Représenté par un symbole prescrit	Sélection des vitesses indépendante de l'embrayage: commande située sur le côté gauche du guidon. Sélection des vitesses combinée avec l'embrayage: commande située sur le côté droit du guidon.	Représenté par un symbole prescrit situé sur le côté gauche du guidon pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des vitesses au pied, indépendante de la commande d'embrayage, ou par un symbole prescrit situé sur	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				bouton ou le commutateur doit être situé sur le côté droit du guidon.	de conduite normale, puisse les actionner facilement.		Représenté par un symbole prescrit	le côté droit du guidon pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des vitesses combinée avec la commande d'embrayage.	
	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 6	5.5	-----	Article 10-2	Fig. 6	Fig. 6		
	<b>Symbole</b>	 ou Klaxon		-----	Le moyen d'identification doit être placé sur la commande ou juste à côté, de façon à pouvoir être facilement reconnu par le pilote depuis son siège (JIS D0032 ou ISO 2575 comme modèle).				
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----		













Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
Projecteur	Source	Tableau 3, n° 5 Tableau 3, n° 10 Tableau 1, n° 3	5.1	5.4.2.2		2.1.3 2.1.5	6.4.2.2.1 9		
	Contenu	Représenté par les symboles prescrits et par la mention «Hi, Low» (Faisceau de route/Faisceau de croisement) sur le côté gauche du guidon, le symbole du faisceau de route se trouvant en haut et celui du faisceau de croisement, en bas. Les zones encadrées peuvent être pleines.	Les zones encadrées peuvent être pleines.	Sélection des rapports au moyen d'un levier au pied et/ou indépendante de la commande d'embrayage: commande située sur le côté gauche du guidon. Commande située sur le côté droit du guidon pour les véhicules sur lesquels la commande de sélection des rapports est combinée avec la commande d'embrayage.	Doit être située au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçue de façon que le pilote, en position de conduite normale, puisse l'actionner facilement.	Le faisceau de route doit être représenté par des rayons lumineux parallèles sur le plan horizontal et le faisceau de croisement, par des rayons lumineux parallèles légèrement orientés vers le bas.	Véhicule sur lequel la commande de sélection des vitesses est indépendante de la commande d'embrayage: commande située au guidon, côté gauche.	Située sur le côté gauche du guidon pour les véhicules sur lesquels la commande de sélection des vitesses est indépendante de la commande d'embrayage manuelle; située sur le côté droit du guidon pour les véhicules sur lesquels la commande de sélection des vitesses est combinée avec la commande d'embrayage manuelle. Représentée par les symboles prescrits pour le feu de route et le feu de croisement. Un voyant doit s'allumer lorsque le feu de route est en cours d'utilisation.	
	Source	-----	-----	-----	-----	-----	6.4.2.2.2		













Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	<b>Contenu</b>	-----	-----	-----	-----	-----	Située au guidon, côté droit, pour les véhicules sur lesquels la commande de sélection des vitesses est combinée avec la commande d'embrayage.		
	<b>Source</b>	Tableau 3, n°5 et 10	5.1	-----	-----	Fig. 1 et 2	Fig. 1 et 2		
	<b>Symbole</b>	 Feux ou Feu de route 	 Feu de route Feu de croisement 	-----	-----	 Feu de route Feu de croisement 	 Feu de route Feu de croisement 	 Feu de route Feu de croisement 	
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	Bleu (feu de route)	-----	-----	Bleu (feu de route) Vert (feu de croisement)	Bleu (feu de route) -----	Feu de route: Bleu Facultatif: Feu de croisement: Vert	
<b>Commande d'appel de phare</b>	<b>Source</b>	-----	-----	5.4.2.3	-----	-----	6.4.2.3		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	La commande du dispositif d'appel de phare, pour lequel il n'existe pas de prescription particulière quant au type, doit être adjacente au commutateur feu de route/feu de croisement ou être une fonction supplémentaire de celui-ci.	-----	-----	La commande du dispositif d'appel de phare doit être adjacente au commutateur feu de route/feu de croisement ou être une fonction supplémentaire de celui-ci.	Lorsqu'elle existe, la commande du dispositif d'appel de phare doit être placée du même côté du guidon que le commutateur feu de route/feu de croisement.	









Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	Couleur du témoin	-----	-----	-----	-----	-----	-----		
Commande des feux de brouillard	Source	-----		-----	-----	2.1.5	9		
	Contenu	-----	Si une seule et même commande est utilisée pour les deux feux de brouillard, il convient de choisir le symbole prescrit pour le feu de brouillard avant. Les zones encadrées peuvent être pleines. (Avant)	-----	-----	Représentée par les symboles prescrits pour les feux de brouillard avant et arrière. Si une seule et même commande est utilisée pour les deux feux de brouillard, il convient de choisir le symbole prescrit pour le feu de brouillard avant.	Représentée par les symboles prescrits pour les feux de brouillard avant et arrière. Si une seule et même commande est utilisée pour les deux feux de brouillard, il convient de choisir le symbole prescrit pour le feu de brouillard avant.	Représentée par les symboles prescrits pour les feux de brouillard avant et arrière. Si une seule et même commande est utilisée pour les deux feux de brouillard, il convient de choisir le symbole prescrit pour le feu de brouillard avant.	
	Source	-----	5.10 et 5.11	-----	-----	Fig. 10 et 11	Fig. 10 et 11		
	Symbole	-----	Avant  Arrière 	-----	-----	Avant  Arrière 	Avant  Arrière 	Avant  Arrière 	
	Couleur du témoin	-----	Avant: Vert Arrière: Jaune	-----	-----	Avant: Vert Arrière: Jaune	Avant: Vert Arrière: Jaune	Avant: Vert. Arrière: Jaune. Si un seul témoin est utilisé pour les deux feux: Vert.	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Indicateurs de direction</b>	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 7	5.2	5.4.3	Article 10-1	2.1.5	6.4.3 et 9		
	<b>Contenu</b>	Représentés par les symboles prescrits ou par la mention «Turn, L, R» («Direction, G, D»). Commande située sur le guidon. Les zones encadrées peuvent être pleines.	Les zones encadrées peuvent être pleines.	Emplacement: sur le guidon. 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. Il doit être clairement indiqué sur la commande de quel côté du véhicule celle-ci est utilisée.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le pilote, en position normale, puisse les actionner facilement.	Représentés par les symboles prescrits	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. Il doit être clairement indiqué sur la commande de quel côté du véhicule celle-ci est utilisée.	Représentés par les symboles prescrits. Les flèches gauche et droite présentes sur les commutateurs ou les témoins peuvent être séparés. Le commutateur doit être placé sur le guidon, bien visible depuis le siège du pilote, et doit être clairement indiqué. Le témoin doit être bien visible du pilote lorsque le véhicule est en marche et il peut clignoter pour signaler l'utilisation de la commande. Des témoins distincts peuvent également clignoter pour indiquer le côté du véhicule pour lequel on actionne la commande. S'il existe des témoins ou des commandes	









Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
								distincts pour les indicateurs de direction gauche et droit, les deux flèches peuvent aussi être utilisées séparément.	
	<b>Source</b>	Tableau 3, n° 7	5.2	-----	Article 10-4	Fig. 3	Fig. 3		
	<b>Symbole</b>			-----	Chaque direction doit être clairement indiquée sur la commande ou à proximité de celle-ci, de manière à être facilement reconnaissable par le pilote en position de conduite.				
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	Jaune ou vert	-----	-----	Vert	Vert	Vert	
<b>Feux de détresse</b>	<b>Source</b>	-----	5.3	-----	-----	2.1.5	9		
	<b>Contenu</b>	-----	Les zones encadrées peuvent être pleines.	-----	-----	Deux possibilités: - Un moyen d'identification placé à proximité ou - Le fonctionnement simultané des indicateurs de direction (les deux flèches sur la figure 3).	Représentés soit par le clignotement simultané des témoins indicateurs de direction, soit par un symbole correspondant à un triangle.	Représentés soit par le clignotement simultané des témoins indicateurs de direction, soit par un symbole correspondant à un triangle.	
	<b>Source</b>	-----	5.3	-----	-----	Fig. 4	Fig. 4		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	<b>Symbole</b>	-----	1. Clignotement simultané des deux flèches de direction ou  2. 	-----  2. 	-----	1. Clignotement simultané des deux flèches de direction ou  2. 	1. Clignotement simultané des deux flèches de direction ou  2. 	1. Si le témoin de changement de direction est une flèche distincte (et non les deux flèches), le témoin des feux de détresse peut correspondre au clignotement simultané des deux flèches ou  2. 	
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	1. Jaune ou vert 2. Rouge	-----	-----	1. Vert 2. Rouge	1. Vert 2. Rouge	1. Vert 2. Rouge	
<b>Interrupteur général d'éclairage</b>	<b>Source</b>	-----	5.14	5.4.2.1	Article 10-1	2.1.5	6.4.2.1 et 9		
	<b>Contenu</b>	-----	Peut être combiné avec le contacteur de mise en marche.	S'il s'agit 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. Peut être combiné avec le contacteur de mise en marche.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.	Peut être combiné avec le contacteur de mise en marche. Représenté par les symboles prescrits	Peut être combiné avec le contacteur de mise en marche. Représenté par les symboles prescrits. S'il s'agit 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.	Peut être combiné avec le contacteur de mise en marche. Représenté par les symboles prescrits pour les feux de position, l'interrupteur général d'éclairage et le feu de stationnement. Toutefois, si toutes ces lampes s'allument automatiquement lorsque le	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
								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. S'il s'agit 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.	
	<b>Source</b>	-----	5.14	-----	Article 10-2	Fig. 15, 16 et 17	Fig. 16A, B et C		
	<b>Symbole</b>	-----	 Feux de position   Interrupteur général d'éclairage   Feu de stationnement	-----	Le moyen d'identification doit être placé sur la commande ou juste à côté, de façon à pouvoir être facilement reconnu par le pilote depuis son siège (JIS D0032 ou ISO 2575 comme modèle).	 Interrupteur d'éclairage   Interrupteur général d'éclairage   Feu de stationnement	 Feux de position   Interrupteur général d'éclairage   Feu de stationnement	 Feux de position   Interrupteur général d'éclairage   Feu de stationnement	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	-----	-----	-----	Position: Vert Interrupteur général: Vert Feu de stationnement: Vert	Position: Vert Interrupteur général: Vert Feu de stationnement: --- ----	Témoin facultatif: Vert	
<b>Indicateur du niveau de carburant</b>	<b>Source</b>	-----	-----	-----	-----	2.1.5	9		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	-----	-----	Représenté par un symbole prescrit	Représenté par un symbole prescrit	(Indicateur facultatif) Représenté par un symbole prescrit	
	<b>Source</b>	-----	5.6	-----	-----	Fig. 7	Fig. 7		
	<b>Symbole</b>	-----		-----	-----				
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	Jaune	-----	-----	Jaune	Jaune	S'il existe: Jaune	
<b>Indicateur de la température du liquide de refroidissement du moteur</b>	<b>Source</b>	-----	-----	-----	-----	2.1.5	9		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	-----	-----	Représentée par un symbole prescrit	Représentée par un symbole prescrit	(Indicateur facultatif) Représentée par un symbole prescrit	
	<b>Source</b>	-----	5.7	-----	-----	Fig. 8	Fig. 8		
	<b>Symbole</b>	-----		-----	-----				
	<b>Couleur du témoin</b>	-----	Rouge	-----	-----	Rouge	Rouge	S'il existe: Rouge	



Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
<b>Indicateur de charge de la batterie</b>	Source	-----	-----	-----	-----	2.1.5	9		
	Contenu	-----	-----	-----	-----	Représentée par un symbole prescrit	Représentée par un symbole prescrit	(Indicateur facultatif) Représentée par un symbole prescrit	
	Source	-----	5.8	-----	-----	Fig. 9	Fig. 9		
	Symbole	-----		-----	-----				
	Couleur du témoin	-----	Rouge	-----	-----	Rouge	Rouge	S'il existe: Rouge	
<b>Indicateur du niveau d'huile moteur</b>	Source	-----	5.9	-----	-----	2.1.5	9		
	Contenu	-----	Les zones encadrées peuvent être pleines.	-----	-----	Représentée par un symbole prescrit	Représentée par un symbole prescrit	Représentée par un symbole prescrit	
	Source	-----	5.9	-----	-----	Fig. 10	Fig. 10		
	Symbole	-----		-----	-----				
	Couleur du témoin	-----	Rouge	-----	-----	Rouge	Rouge	Rouge	
<b>Commande des gaz</b>	Source	Tableau 1, n° 8	-----	5.1.2.1	Article 10-1	-----	6.1.2.1		
	Contenu	Commande à poignée tournante située au guidon, côté droit. Permet de revenir automatiquement au ralenti par rotation dans le sens des aiguilles d'une montre lorsqu'on relâche la poignée.	-----	Le régime du moteur doit être réglé au moyen d'une commande manuelle. Emplacement: au guidon, côté droit. Type: poignée tournante. Sens de rotation: sens contraire des aiguilles d'une montre pour accélérer.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de	-----	Le régime du moteur doit être réglé au moyen d'une commande manuelle. Emplacement: au guidon, côté droit. Type: poignée tournante. Sens de rotation: sens contraire des aiguilles d'une montre pour accélérer.	Poignée tournante sur le côté droit du guidon. L'accélération s'obtient par rotation dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La commande doit permettre de revenir automatiquement au ralenti par rotation dans le	

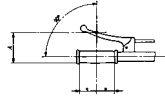
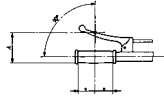
Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
					conduite normale, puisse les actionner facilement.			sens des aiguilles d'une montre lorsqu'on relâche la poignée, à moins qu'un régulateur de vitesse n'ait été activé.	
<b>Frein de la roue avant</b>	<b>Source</b>	Tableau 1, n° 10	-----	5.2.1	Article 10-1	-----	6.2.1		
	<b>Contenu</b>	Pour freiner, actionner le levier sur le côté droit du guidon.	-----	Levier à main situé sur le côté droit du guidon, à l'avant de ce dernier	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.	-----	Levier à main situé sur le côté droit du guidon, à l'avant de ce dernier	Levier à main situé sur le côté droit du guidon. Dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage intégral, il peut y avoir fonctionnement simultané du frein de la roue avant et du frein de la roue arrière lorsqu'on actionne la commande du système de freinage intégral.	
<b>Frein de la roue arrière</b>									
<b>Commande au pied du frein de la roue arrière</b>	<b>Source</b>	Tableau 1, n° 11	-----	5.2.2.1	Article 10-1	-----	6.2.2.1		
	<b>Contenu</b>	Commande au pied droit	-----	Dans le cas d'un embrayage à commande manuelle: pédale sur le côté droit du cadre.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la	-----	Sur un véhicule à embrayage à commande manuelle: pédale sur le côté droit du cadre	Pour les véhicules des catégories L1 à L5, À L'EXCEPTION des véhicules de la catégorie L1 dotés de pédales utilisables pour	

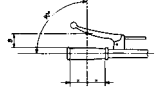
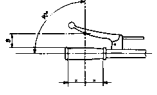
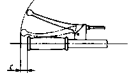
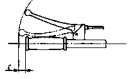
Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
					droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.			faire avancer le véhicule [cyclomoteurs équipés de pédales semblables à celles des bicyclettes]. Commande au pied située sur le côté droit du cadre. Commande non autorisée pour les véhicules de la catégorie L1 équipés de pédales utilisables pour faire avancer le véhicule.	
<b>Commande manuelle du frein de la roue arrière</b>	<b>Source</b>	-----	-----	5.2.2.2	-----	-----	6.2.2.2.1		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Dans le cas des véhicules non munis d'un embrayage à commande manuelle: soit un levier situé sur le côté gauche du guidon, à l'avant de ce dernier, soit une pédale située sur le côté droit du cadre.	-----	-----	Véhicules non munis d'un embrayage à commande manuelle: Le levier situé sur le côté gauche du guidon, à l'avant de ce dernier, est obligatoire pour les véhicules munis de pédales, et facultatif pour les véhicules équipés d'un tablier, ou de repose-pieds intégrés à un tablier, et dont la vitesse maximale par construction est de 100 km/h.	Pour les véhicules des catégories L1 à L5 NON ÉQUIPÉS d'un embrayage à commande manuelle: Levier situé sur le côté gauche du guidon. Commande non autorisée sur les véhicules à embrayage à commande manuelle.	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	Source	-----	-----		-----	-----	6.2.2.2.2		
	Contenu	-----	-----		-----	-----	Véhicules non munis d'un embrayage à commande manuelle: Tous les autres véhicules: pédale sur le côté droit du cadre.		
	Source	-----	-----	5.2.3	-----	-----	6.2.3		
	Contenu	-----	-----	Système de freinage intégral: Emplacement et type de la commande: comme indiqué au 5.2.1 ou au 5.2.2.	-----	-----	Système de freinage intégral: Emplacement et type de la commande: comme indiqué aux paragraphes 6.2.1 et 6.2.2.	Pour les véhicules des catégories L1 à L5 équipés d'un système de freinage intégral. Le frein de la roue arrière peut fonctionner en même temps que le frein de la roue avant lorsqu'on active le système de freinage intégral.	
Frein de stationnement	Source	-----	-----	5.2.4	Article 10-1	-----	6.2.4		
	Contenu	-----	-----	Aucune disposition particulière concernant l'emplacement ou le type de la commande.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de	-----	Levier à main ou pédale ne faisant pas l'objet de dispositions particulières.	(Facultatif pour les motocycles à trois roues ou équipés d'un side-car.) Commande manuelle ou au pied ne faisant l'objet d'aucune disposition particulière.	

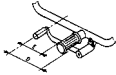
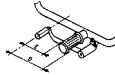
Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
					façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.				
<b>Embrayage</b>	<b>Source</b>	Tableau 1, n° 1	-----	5.3.1	Article 10-1	-----	6.3.1		
	<b>Contenu</b>	Situé sur le côté gauche du guidon. Actionner le levier pour débrayer.	-----	La commande manuelle d'embrayage doit être un levier à main situé sur le côté gauche du guidon, à l'avant de ce dernier. Elle doit être compatible avec l'utilisation d'une pédale combinée pour l'embrayage et la sélection des vitesses.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.	-----	Levier sur le côté gauche du guidon, à l'avant de ce dernier. Doit être compatible avec l'utilisation d'une pédale combinée pour l'embrayage et la sélection des vitesses.	Si le véhicule est équipé, il s'agit d'une commande sur le côté gauche du guidon, à l'avant de ce dernier. Cette commande doit être compatible avec l'utilisation de dispositifs, situés sur le côté gauche du véhicule, qui commandent de manière combinée l'embrayage et la sélection des vitesses.	La proposition de l'IMMA tient compte des techniques actuelles et envisageables dans ce domaine. Dans le contexte des diverses innovations en cours de mise au point, la proposition de l'IMMA vise à lever les entraves à la conception tout en répondant à l'objectif de chacun des règlements actuellement en vigueur.
<b>Leviers à main</b>	<b>Source</b>	-----	-----	A.1.1	Article 10-1	-----	1.1		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Lorsque le levier est serré au maximum, son extrémité extérieure ne doit pas s'étendre au-delà de 30 mm du contour extérieur	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la	-----	La distance maximale entre la face avant du levier et la face arrière de la poignée, mesurée perpendiculairement à l'axe de la	Ce point devrait être exclu du présent document et abordé si nécessaire avec les dispositifs pertinents. [Les points de ce	Les dispositions du Règlement CEE n° 60 relatives aux considérations ergonomiques (leviers à main, repose-pieds,

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				de la poignée. La distance entre la face avant du levier et la face arrière de la poignée ne doit pas être supérieure à 135 mm ni inférieure à 45 mm. Cette distance peut diminuer entre le point médian du levier et le point d'appui, mais elle ne doit en aucun cas être inférieure à 25 mm.	droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.		poignée, ne doit en aucun point être supérieure à 120 mm, entre le point médian et l'extrémité de la poignée la plus proche du pivot du levier. Dans le cas des véhicules équipés d'une commande de sélection des vitesses combinée avec la commande d'embrayage, la distance maximale ne doit pas dépasser 135 mm.	type peuvent être marqués en grisé dans les colonnes Point et Source du présent document.]	leviers à pied, sélecteurs à bascule et pédales) n'ont pas été incluses dans le présent document. L'IMMA estime que ces dispositions tendent à entraver la conception et qu'elles devraient donc être exclues. À mesure que les techniques évoluent, ces dispositions devraient s'appuyer sur la demande et viser certains segments du marché en fonction de l'ergonomie, ou être introduites dans des règlements particuliers si nécessaire. [Les points de ce type peuvent être marqués en grisé dans les colonnes Point et Source du présent document.]
	<b>Source</b>	-----	-----	A.1.1.2	-----	-----	1.2		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Cette distance peut augmenter à partir du point	-----	-----	Cette distance peut augmenter à partir du point		

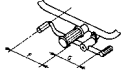
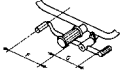
Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				médian de la poignée vers l'extrémité libre du levier.			médian de la poignée vers l'extrémité libre du levier.		
	<b>Source</b>	-----	-----	Fig. 1 a)	-----	-----	Fig. 1 a)		
	<b>Fig.</b>	-----	-----		-----	-----			
	<b>Source</b>	-----	-----	A.1.2.1	-----	-----	1.3		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	La distance minimale (course) entre la face arrière du levier et la face avant de la poignée ne doit en aucun point être inférieure à 45 mm entre l'extrémité extérieure et le point médian de la poignée.	-----	-----	La distance minimale (course) entre la face arrière du levier et la face avant de la poignée ne doit en aucun point être inférieure à 45 mm entre l'extrémité extérieure et le point médian de la poignée.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.1.2.2	-----	-----	1.4		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Cette distance peut diminuer entre le point médian du levier et le pivot, mais elle ne doit en aucun cas être inférieure à 25 mm.	-----	-----	Cette distance peut diminuer entre le point médian de la poignée et le pivot, mais elle ne doit en aucun cas être inférieure à 25 mm.		
	<b>Source</b>	-----	-----	Fig. 1 b)	-----	-----	Fig. 1 b)		

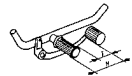
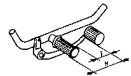
Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	Fig.	-----	-----		-----	-----			
	Source	-----	-----	A.1.3	-----	-----	1.5		
	Contenu	-----	-----	L'extrémité extérieure du levier ne doit pas dépasser de plus de 30 mm l'extrémité extérieure de la poignée lorsque le levier est serré au maximum.	-----	-----	L'extrémité extérieure du levier ne doit pas dépasser de plus de 30 mm l'extrémité extérieure de la poignée lorsque le levier est serré au maximum.		
	Source	-----	-----	Fig. 1 c)	-----	-----	Fig. 1 c)		
	Fig.	-----	-----		-----	-----			
Repose-pieds	Source	10994	-----	-----	-----	-----	-----		
	Contenu	Il doit en exister pour chaque place assise prévue. Les repose-pieds du passager doivent se replier vers l'arrière et vers le haut lorsqu'ils ne sont pas utilisés.	-----	-----	-----	-----	-----		
Levier à pied	Source	-----	-----	A.2.1.1	Article 10-1	-----	2.1.1		
	Contenu	-----	-----	La distance maximale entre la face arrière du patin du levier et la face arrière du repose-pied ne doit dépasser	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la	-----	La distance maximale entre la face arrière du patin du levier et la face arrière du repose-pied ne doit dépasser 200 mm		

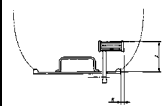
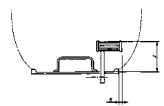


Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				200 mm en aucun point du patin.	gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et		en aucun point du patin.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.1.2	être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.	-----	2.1.2		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	La distance minimale entre la face arrière du patin du levier et la face avant du repose-pied ne doit être inférieure à 105 mm en aucun point du patin.		-----	La distance minimale entre la face arrière du patin du levier et la face avant du repose-pied ne doit être inférieure à 105 mm en aucun point du patin.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.4		-----	2.1.3		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Lorsque les repose-pieds sont réglables, les dimensions doivent être mesurées aux points normaux d'ajustement (ou comme indiqué dans le manuel de l'utilisateur), le levier, le sélecteur ou la pédale étant dans la position spécifiée par le constructeur.		-----	Dans le cas où les repose-pieds sont réglables, les dimensions doivent être mesurées aux points d'ajustement prévus, comme indiqué dans les instructions du constructeur à l'utilisateur, le levier étant dans la position prescrite par le constructeur.		
	<b>Source</b>	-----	-----	Fig. A2		-----	Fig. 2		
	<b>Fig.</b>	-----	-----			-----			
<b>Sélecteur à bascule</b>	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.2.1	Article 10-1	-----	2.2.1		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Pour l'extrémité	Les commandes	-----	La distance (K)		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				avant du sélecteur, la distance entre la face arrière du patin et la face arrière du repose-pied ne doit pas être supérieure à 200 mm ni inférieure à 60 mm.	nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.		entre la face arrière du patin situé à l'extrémité avant du sélecteur et la face arrière du repose-pied ne doit pas être supérieure à 200 mm ni inférieure à 60 mm.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.2.2		-----	2.2.2		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Pour l'extrémité arrière du sélecteur, la distance entre la face avant du patin et la face arrière du repose-pied ne doit pas être supérieure à 100 mm ni inférieure à 50 mm.		-----	La dimension (L) entre la face avant du patin situé à l'extrémité arrière du sélecteur et la face arrière du repose-pied ne doit pas être supérieure à 100 mm ni inférieure à 50 mm.		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	Source	-----	-----	A.2.4		-----	2.2.3		
	Contenu	-----	-----	Lorsque les repose-pieds sont réglables, les dimensions doivent être mesurées aux points normaux d'ajustement (ou comme indiqué dans le manuel de l'utilisateur), le levier, le sélecteur ou la pédale étant dans la position spécifiée par le constructeur.		-----	Lorsque les repose-pieds sont réglables, ces dimensions doivent être mesurées aux points d'ajustement prévus, comme indiqué dans le manuel de l'utilisateur, le levier étant dans la position prescrite par le constructeur.		
	Source	-----	-----	Fig. A3		-----	Fig. 3		
	Fig.	-----	-----			-----			
Pédale	Source	-----	-----	A.2.3.1.1	Article 10-1	-----	2.3.1.1		
	Contenu	-----	-----	La distance maximale entre la face arrière du patin de pédale et la face arrière du repose-pied ne doit en aucun point dépasser 170 mm.	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale,	-----	La distance maximale entre la face arrière de la pédale et la face arrière du repose-pied correspondant ne doit en aucun point dépasser 170 mm.		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
					puisse les actionner facilement.				
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.3.1.2		-----	2.3.1.2		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	La distance minimale entre la face arrière du patin de pédale et la face avant du repose-pied ne doit en aucun point être inférieure à 50 mm.		-----	La distance minimale entre la face arrière du patin de la pédale et la face avant du repose-pied correspondant ne doit en aucun point dépasser 50 mm.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.4		-----	2.3.1.3		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Lorsque les repose-pieds sont réglables, les dimensions doivent être mesurées aux points normaux d'ajustement (ou comme indiqué dans le manuel de l'utilisateur), le levier, le sélecteur ou la pédale étant dans la position spécifiée par le constructeur.		-----	Si les repose-pieds sont réglables, ces dimensions doivent être mesurées aux points d'ajustement prévus, comme indiqué dans le manuel de l'utilisateur, la pédale étant dans la position prescrite par le constructeur.		
	<b>Source</b>	-----	-----	Fig. A4		-----	Fig. 4		
	<b>Contenu</b>	-----	-----						
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.3.2		-----	2.3.2.1	<	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	<b>Contenu</b>	-----	-----	La distance maximale entre la surface du tablier et le point le plus haut du patin de la pédale, mesurée perpendiculairement à la surface du tablier adjacente à la pédale, ne doit pas être supérieure à 105 mm.		-----	La distance maximale entre la surface du tablier et le point le plus haut du patin de la pédale, mesurée perpendiculairement à la surface du tablier adjacente à la pédale, ne doit pas dépasser 105 mm.		
	<b>Source</b>	-----	-----	A.2.3.2.2		-----	2.3.2.2		
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Le bord extérieur extrême du patin de la pédale ne doit pas dépasser de plus de 25 mm le bord extérieur du tablier.		-----	Le bord extérieur extrême du patin de la pédale ne doit pas dépasser de plus de 25 mm le bord extérieur du tablier.		
	<b>Source</b>	-----	-----	Fig. A5		-----	Fig. 5		
	<b>Fig.</b>	-----	-----			-----			
<b>Sélecteur de vitesse</b>									
<b>Boîte mécanique – Sélecteur au pied</b>	<b>Source</b>	Tableau 1, n° 2	-----	5.3.2.1.1	Article 10-1	-----	6.3.2.1		
	<b>Contenu</b>	Commande au pied gauche; sélection des vitesses par mouvement vers	-----	Dans le cas d'un véhicule muni d'une commande de sélection des rapports par levier	Les commandes nécessaires à la conduite du véhicule doivent être situées au	-----	Dans le cas des véhicules munis d'une commande de sélection des rapports	Si le véhicule est équipé d'un embrayage à commande manuelle, et si la	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
		le haut ou vers le bas de la pointe du pied du pilote. Vers le haut: rapport supérieur; vers le bas: rapport inférieur.		au pied, en combinaison avec la commande d'embrayage ou indépendamment de celle-ci, l'emplacement est sur le côté gauche du cadre. Type de commande: levier au pied ou sélecteur à bascule. Mode d'utilisation de la commande: un mouvement sur le levier ou la partie avant du sélecteur doit permettre de sélectionner consécutivement des rapports correspondant à des vitesses croissantes en marche avant et, dans le sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes. Entre le rapport le plus bas et le rapport le plus haut, une position distincte doit être prévue pour le point mort.	maximum à 500 mm vers la gauche ou vers la droite du centre de la commande de direction et être conçues de façon que le conducteur, en position de conduite normale, puisse les actionner facilement.		indépendante de la commande d'embrayage: Levier au pied ou sélecteur à bascule situé sur le côté gauche du cadre.	sélection des vitesses s'effectue indépendamment de l'embrayage, le sélecteur de vitesse doit être un levier au pied ou un sélecteur à bascule situé sur le côté gauche du cadre. Le mouvement de la partie avant du levier ou du sélecteur doit permettre de sélectionner successivement les rapports: le mouvement vers le haut doit commander le passage à un rapport supérieur et le mouvement vers le bas, le passage à un rapport inférieur. Il doit exister pour le point mort une position distincte correspondant à la première ou à la deuxième position dans l'ordre de sélection des rapports (1-PM-2-3-4 ou PM-1-2-3-4). Sur les [véhicules à moteur à deux roues de moins de 200 cm <sup>3</sup> ], l'ordre	


Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
								de sélection des rapports peut être l'un des suivants:- ordre tournant (PM-1-2-3-4-5-PM-1); ordre inverse, dans lequel le mouvement de la partie avant du levier ou du sélecteur permet de sélectionner consécutivement les rapports: vers le haut pour le passage d'un rapport inférieur et vers le bas pour le passage d'un rapport supérieur.	
	Source	-----	-----		-----	-----	6.3.2.1.1		
	Contenu	-----	-----		-----	-----	Le mouvement du levier ou de la partie avant du sélecteur vers le haut doit permettre de sélectionner consécutivement des rapports correspondant à des vitesses croissantes en marche avant et, dans le sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes.		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
	Source	-----	-----		-----	-----	6.3.2.1.2		
	Contenu	-----	-----		-----	-----	Un mouvement vers l'avant ou vers l'arrière de la commande au pied de sélection des vitesses est également admis. Dans ce cas, le mouvement du levier vers l'arrière doit permettre de sélectionner consécutivement des rapports correspondant à des vitesses croissantes et, en sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes. Une position distincte doit être prévue pour le point mort.		
<b>Boîte mécanique – Sélecteur manuel</b>	Source	-----	-----	5.3.2.1.2	-----	-----	6.3.2.2		
	Contenu	-----	-----	Dans le cas d'un véhicule muni d'une commande de sélection des rapports combinée avec une commande manuelle d'embrayage l'emplacement est sur le côté	-----	-----	Dans le cas d'un véhicule équipé d'une commande de sélection des vitesses combinée avec la commande d'embrayage, il s'agit d'une poignée tournante située sur le côté	Si le véhicule est équipé d'un embrayage à commande manuelle, et si la sélection des vitesses s'effectue indépendamment de l'embrayage, le sélecteur de	



Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
				gauche du guidon. Type: poignée tournante. Mode d'utilisation de la commande: la rotation de la poignée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre doit permettre de sélectionner consécutivement des rapports correspondant à des vitesses croissantes en marche avant et, en sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes en marche avant. Entre le rapport le plus bas et le rapport le plus haut, une position distincte doit être prévue pour le point mort.			gauche du guidon.	vitesse doit être une commande située sur le côté gauche du guidon. Si la commande est actionnée par rotation d'une poignée, la rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre doit permettre de sélectionner des rapports correspondant à des vitesses croissantes en marche avant et, en sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes en marche avant. Il doit exister pour le point mort une position distincte correspondant à la première ou à la deuxième position dans l'ordre de sélection des rapports (1-PM-2-3-4 ou PM-1-2-3-4).	
	<b>Source</b>	-----	-----		-----	-----	6.3.2.2.1		
	<b>Contenu</b>	-----	-----		-----	-----	La rotation de la poignée dans le		

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
							sens contraire des aiguilles d'une montre doit permettre de sélectionner des rapports correspondant à des vitesses croissantes en marche avant et, en sens inverse, des rapports correspondant à des vitesses décroissantes. Une position distincte doit être prévue pour le point mort.		
<b>Commande automatique ou semi-automatique des vitesses</b>	<b>Source</b>	-----	-----	5.3.2.2		-----			
	<b>Contenu</b>	-----	-----	Dans le cas d'un véhicule muni d'une transmission et/ou d'une boîte de vitesses automatique ou semi-automatique, il n'existe aucune prescription particulière pour l'emplacement ou le type de la commande (le cas échéant) utilisée pour engager la transmission ou sélectionner les rapports.		-----		Dans le cas d'un véhicule muni d'une transmission et/ou d'une boîte de vitesses automatique ou semi-automatique, la commande servant à engager la transmission ou à sélectionner les rapports, si elle existe, doit être située sur le côté gauche du cadre ou du guidon.	

Point	Source	FMVSS	ISO	ISO	Japon	UE	Accord de 1958	Proposition de l'IMMA	
Numéro	Contenu	123	6727:1981	9021:1988	Article 10/ Article 46	93/29/CEE	Règlement n° 60	RTM	Observations
Freins	Source				Article 12-1 (14)				
	Contenu				ABS: Doit être fourni avec un dispositif d'avertissement prévenant le pilote, placé en position de conduite, d'un risque de défaillance de l'ABS.			Système de freinage sans ABS: Facultatif. Système de freinage avec ABS: Obligatoire. 	
	Symbole				-----				
	Couleur du témoin				-----			Jaune	

## Annexe 2

### **Étude comparative des prescriptions relatives à l'emplacement et aux moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs applicables aux motocycles et des prescriptions analogues applicables aux voitures particulières**

#### **I. Rappel des faits**

1. Lorsque l'Italie a proposé d'élaborer un règlement technique mondial (RTM) sur les témoins des motocycles et leurs symboles (ECE/TRANS/WP.29/2006/74), le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a demandé au GRSG d'examiner la question de savoir si les problèmes qui s'étaient posés lors des débats qui avaient eu lieu à l'occasion de l'examen d'une proposition similaire concernant les voitures particulières risquaient de se poser également pour les motocycles.
2. L'IMMA a examiné la situation sur la base des éléments suivants:
  - a) La similarité des symboles utilisés (voitures et motocycles);
  - b) Les résultats de l'étude de l'Alliance sur la reconnaissabilité des symboles;
  - c) Les pratiques en cours sur le marché.
3. Les résultats de cet examen sont résumés dans l'appendice de la présente annexe.

#### **II. Débat**

4. La proposition de l'Italie comporte 21 symboles.
5. Sur ces 21 symboles:
  - a) 13 sont déjà utilisés dans le monde entier;
  - b) 4 correspondent à des dispositifs qui ne sont pas installés sur les motocycles commercialisés sur certains marchés;
  - c) 2 peuvent être remplacés par un autre symbole;
  - d) 1 est une information qui n'est pas obligatoire sur tous les marchés;
  - e) 1 n'est apparemment pas utilisé du tout.
6. L'étude de l'Alliance met en évidence les réalités du marché et le fait que certains symboles ne sont utilisés que sur les motocycles.








#### **III. Conclusion**








7. La plupart des symboles sont utilisés dans le monde entier, ce qui justifie leur introduction dans un RTM. D'autres symboles sont actuellement utilisés plus





fréquemment dans certaines régions ou pourraient être utilisés à l'avenir en fonction des circonstances.

8. Plusieurs Parties contractantes autorisent l'utilisation de la langue nationale à la place des symboles. Cette pratique devrait être maintenue lorsque le RTM sera appliqué dans les pays correspondants et il devrait être fait mention de cette possibilité dans le RTM.
9. Ainsi, le GRSG considère que les symboles proposés pourraient tous être inclus dans un RTM, de sorte que les administrations qui le souhaitent puissent les utiliser.




## Appendice 1

Analyse					Pratique en cours sur le marché											O: Utilisé sur le marché correspondant	
Symbole	Compréhension: 5 ou plus [%]	Symbole utilisé pour les motos	Définition pour les motos	Observations	«-»: Situation non connue											Observations	
					Japon	États-Unis/Canada	UE	Australie	ASEAN	Chine	Inde	Autres pays d'Asie	Amérique latine	Moyen-Orient	Afrique		
1	96		Feu de croisement		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
2	-		Commande supplémentaire d'arrêt du moteur	Taux faible du fait que le symbole n'est pas utilisé pour les voitures	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
3	-		Commande supplémentaire d'arrêt du moteur	Taux faible du fait que le symbole n'est pas utilisé pour les voitures	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
4	11		Commande de démarrage à froid	Taux faible car la fonction est automatique sur les voitures	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
5	91		Indicateurs de direction		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
6	100		Indicateur du niveau de carburant		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier
7	97		Avertisseur sonore		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier

Analyse					Pratique en cours sur le marché											O: Utilisé sur le marché correspondant «-»: Situation non connue	
Symbole	Compréhension: 5 ou plus [%]	Symbole utilisé pour les motocycles	Définition pour les motocycles	Observations	Japon	États- Unis/ Canada	UE	Australie	ASEAN	Chine	Inde	Autres pays d'Asie	Amérique latine	Moyen- Orient	Afrique	Observations	
8	93		Indicateur du niveau d'huile moteur		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
9	85		Feux de détresse		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
10			Indicateur de la température du liquide de refroidissement du moteur	Symbole non pris en compte dans l'étude de l'Alliance	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
11			Feu de route	Symbole non pris en compte dans l'étude de l'Alliance	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
12			Témoin de point mort	Symbole non pris en compte dans l'étude de l'Alliance	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
13			Démarrreur électrique	Symbole non pris en compte dans l'étude de l'Alliance	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Utilisé dans le monde entier	
14	74		Feux de position		O	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	Il existe un autre symbole.	

Analyse					Pratique en cours sur le marché											O: Utilisé sur le marché correspondant «-»: Situation non connue	
Symbole	Compréhension: 5 ou plus [%]	Symbole utilisé pour les motocycles	Définition pour les motocycles	Observations	Japon	États- Unis/ Canada	UE	Australie	ASEAN	Chine	Inde	Autres pays d'Asie	Amérique latine	Moyen- Orient	Afrique	Observations	
15	83		Dysfonctionnement du système antiblocage des roues (ABS)		O	O	O	O	-	O	-	O	O	O	O	Dispositif non installé sur les motocycles commercialisés sur certains marchés	
16	78		Feu de stationnement		O	O	O	O	-	-	-	-	O	O	O	Dispositif non installé sur les motocycles commercialisés sur certains marchés	
17			Commande de coupure de l'alimentation en carburant Fermé Ouvert Réserve	Symbole non pris en compte dans l'étude de l'Alliance	-	Symbole figurant dans la norme FMVSS 123, mais peu répandu	O	-	-	O	-	O	O	O	O	Information non obligatoire sur certains marchés. La coupure de l'alimentation s'effectue de plus en plus souvent de façon automatique.	
18	68		Interrupteur général d'éclairage	La lumière du tableau de bord est souvent utilisée pour cette fonction.	-	-	-	-	O	O	O	O	-	-	-	Il existe un autre symbole.	



Analyse					Pratique en cours sur le marché											O: Utilisé sur le marché correspondant «-»: Situation non connue	
Symbole	Compréhension: 5 ou plus [%]	Symbole utilisé pour les motocycles	Définition pour les motocycles	Observations	Japon	États- Unis/ Canada	UE	Australie	ASEAN	Chine	Inde	Autres pays d'Asie	Amérique latine	Moyen- Orient	Afrique	Observations	
19	42		Feu de brouillard avant	Taux faible du fait que le dispositif n'est pas installé aux États-Unis	-	O	O	O	-	-	-	-	-	-	-	Dispositif non installé sur les motocycles commercialisés sur certains marchés	
20	40		Feu de brouillard arrière	Taux faible du fait que le dispositif n'est pas installé aux États-Unis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Dispositif non installé sur les motocycles commercialisés sur certains marchés	
21	99		Indicateur de charge de la batterie		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Apparemment non utilisé sur les motocycles, mais pourrait être nécessaire pour les véhicules électriques	

## 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 motocycle à un autre, dans les représentations graphiques des témoins et des indicateurs.
3. Les motocycles vendus neufs dans les pays autorisant la vente de motocycles 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 reconnu par ce dernier, ils permettent de surmonter les barrières linguistiques. Les pilotes peuvent ainsi conduire leur motocycle en toute sécurité, même s'ils ne comprennent pas la langue du pays qu'ils visitent. Le marché du motocycle 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 motocycles.
7. Il s'applique à tous les motocycles 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 motocycles. 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 techniques 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/WP29/882 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.
-