

Les motocyclettes
modifiées
ou de fabrication
artisanale



Le présent guide fait référence en majeure partie au Code de la sécurité routière et à ses règlements. Pour toute référence légale et technique, consulter le texte de loi.

Ce guide peut être reproduit en partie à condition de citer la source.

Recherche et rédaction

Vice-présidence au contrôle routier

et à la sécurité des véhicules

Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules

Production

Direction des communications

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec,

3^e trimestre 2016

ISBN 2-550-42422-0 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec, 2016



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5	15. Siège	13
Normes de construction	6	16. Garde-chaîne ou garde-courroie	14
1. Application	6	17. Béquille	14
2. Généralités	6	18. Pare-brise	14
3. Définitions	6	19. Avertisseur (Klaxon)	14
4. Cadre	7	20. Odomètre	14
5. Freins	7	21. Éclairage	15
6. Suspension	9	22. Commande du moteur	17
7. Direction	10	23. Numéro d'identification	17
8. Pneus et roues	10	24. Autorisation de circuler	17
9. Alimentation en carburant	11	25. Rapport de conformité aux normes	17
10. Échappement	12	Annexe I	18
11. Garde-boue	12	Annexe II	20
12. Repose-pieds	13	Annexe III	21
13. Dispositif de retenue	13	Renseignements	22
14. Rétroviseurs	13		



INTRODUCTION

Pour assurer le maximum de sécurité aux usagers de la route, tout véhicule modifié ou de fabrication artisanale doit, préalablement à son utilisation, être soumis à une vérification mécanique conformément au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

De plus, les modifications apportées à un véhicule doivent être approuvées par la Société de l'assurance automobile du Québec si elles sont de nature à diminuer sa stabilité ou sa capacité de freinage, ou si elles visent à le convertir en un autre type de véhicule.

Le présent document a pour objectif de guider l'artisan qui désire modifier un modèle de série ou construire de toutes pièces une motocyclette destinée à circuler sur les chemins publics.

Dans certains cas, l'utilisation de ce véhicule fait l'objet de conditions imposées par la Société de l'assurance automobile du Québec. Ces conditions dépendent en grande partie de la nature des modifications apportées et sont déterminées à la suite d'une vérification mécanique rigoureuse et objective.

Pour obtenir toute information supplémentaire, veuillez vous référer à la section « Renseignements » en page 22.

NORMES DE CONSTRUCTION



1 APPLICATION

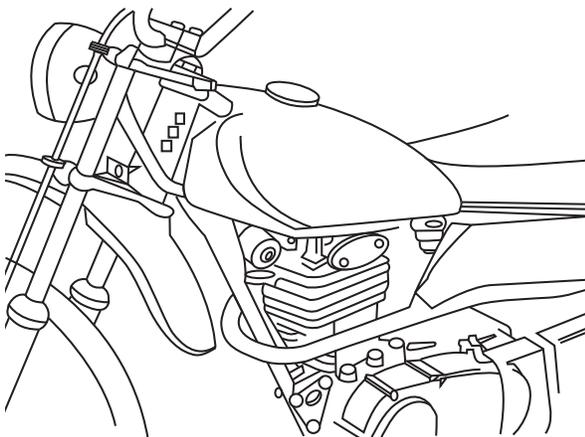
Les normes qui suivent s'appliquent aux motocyclettes modifiées ou de fabrication artisanale dont l'assemblage est fait par un particulier. Elles ne touchent pas les fabricants reconnus dans le domaine de la construction de motocyclettes.

Ces normes ne s'appliquent pas à la caisse adjacente, sauf indication contraire.

Dans le domaine de la motocyclette artisanale, la Société s'inspire des normes fédérales, soit celles prévues par le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada. Les personnes intéressées peuvent les consulter sur le site Web de Transports Canada au www.tc.gc.ca.

2 GÉNÉRALITÉS

Toutes les pièces utilisées doivent être en bon état de fonctionnement, conçues pour l'usage auquel elles sont destinées et suffisamment solides pour résister aux contraintes imposées.



1. Fourche, cadre, suspension, élément du système de freinage, moteur.

Toutes les exigences et mesures devront être respectées et ne sont pas garanties de l'acceptation de la motocyclette. Afin de compléter son analyse du dossier, la Société peut exiger, aux frais du client, un rapport d'ingénieur sur la fabrication ou les modifications de la motocyclette. L'ingénieur devra démontrer, à la satisfaction de la Société, que la motocyclette est apte à circuler sur le réseau routier.

3 DÉFINITIONS

3.1 Motocyclette

Aux fins de l'application du présent guide, une motocyclette est un véhicule de promenade à deux ou trois roues et dont au moins une caractéristique diffère de celles du cyclomoteur. La motocyclette est munie, à l'avant, d'une seule roue reliée directement à un guidon. La hauteur minimale du siège, sans charge à la partie la plus basse, est de 60 cm (23 5/8 po) à partir du sol. Ce véhicule n'est pas muni d'un habitacle pour les occupants, mais il peut comporter un pare-brise.

3.2 Motocyclette modifiée

Véhicule de série dont au moins une des pièces maîtresses¹ a été modifiée ou remplacée par une pièce non conforme aux spécifications du fabricant pour le modèle en question.

3.3 Motocyclette de fabrication artisanale

Véhicule assemblé par un particulier, à partir d'un cadre manufacturé à cette fin ou de fabrication artisanale, avec des pièces conçues pour l'usage auquel elles sont destinées.

3.4 Cadre

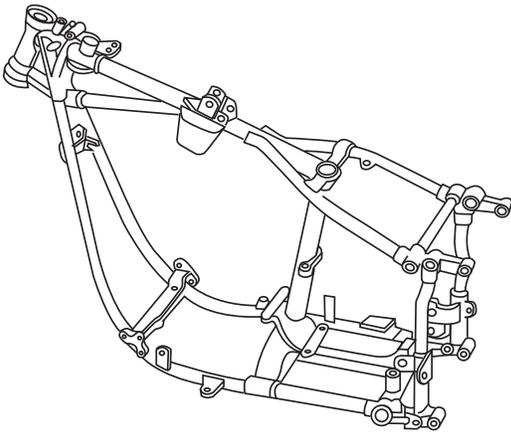
Partie du véhicule servant à supporter l'ensemble de ses composantes, telles que la direction, le moteur, la transmission et les suspensions.



4 CADRE

4.1

Le cadre d'un modèle de série ne doit pas présenter de déformations ou de fissures.

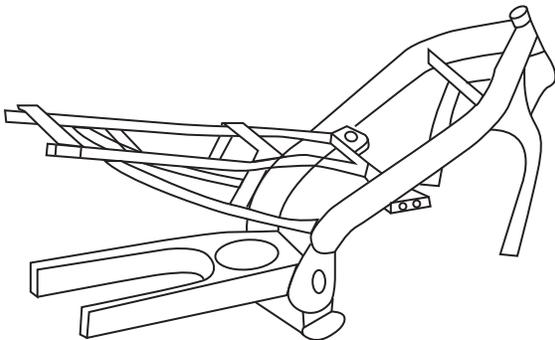


4.2

Si le cadre est de fabrication artisanale ou s'il a été modifié, un rapport d'ingénieur sera exigé afin d'attester qu'il a été assemblé selon les règles de l'art et qu'il est suffisamment solide pour permettre l'utilisation du véhicule en toute sécurité.

4.3

L'alignement du cadre doit garantir l'alignement de la roue arrière sur celui de la roue avant.

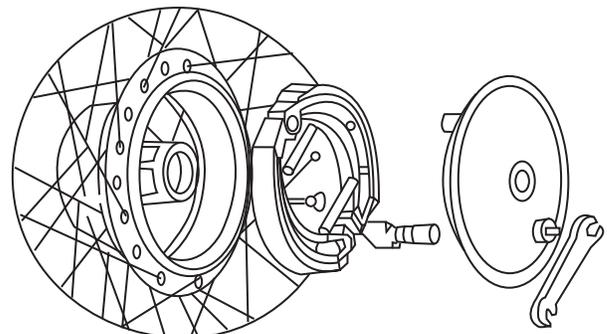


(Illustration : www.mecamotors.com)

5 FREINS

5.1

Une motocyclette doit être munie d'au moins deux systèmes de freins, l'un agissant sur la ou les roues avant, et l'autre sur la ou les roues arrière. Ces deux systèmes peuvent être actionnés indépendamment. Il est à noter que le système agissant sur la ou les roues arrière peut également agir sur la ou les roues avant.



(Illustration : www.mecamotors.com)

5.2

La manette et la pédale de frein doivent être facilement accessibles et munies d'un dispositif de retour à la position normale lorsque le frein est relâché.

La manette du frein avant doit être située à l'extrémité droite du guidon.

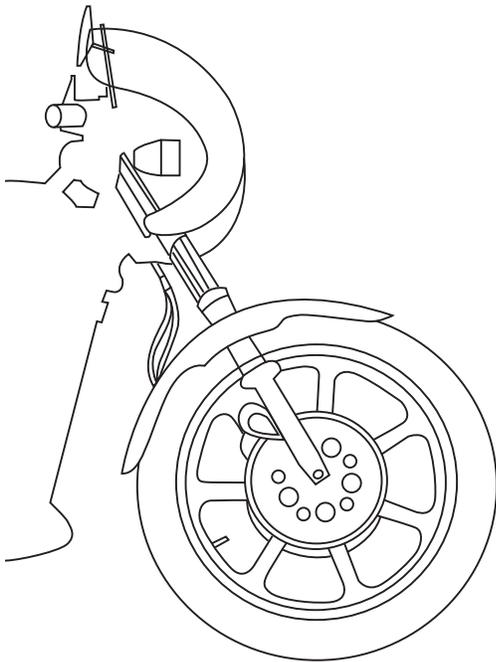
La pédale du frein arrière doit être située de façon qu'elle puisse être actionnée par le pied droit et sa surface doit être antidérapante.

5.3

Les freins doivent être suffisamment puissants pour permettre d'immobiliser le véhicule rapidement en cas d'urgence et de le retenir lorsqu'il est immobilisé.



Le système agissant sur la ou les roues arrière doit être suffisamment puissant pour bloquer la rotation de la roue ou des roues sur une chaussée pavée, sèche et plane, sauf si le véhicule est équipé d'un système de freinage antiblocage.



(Illustration : www.mecamotors.com)

5.4

Les performances minimales exigées pour ce type de véhicule sont les suivantes :

■ Essai au moyen d'un décéléromètre

Au cours d'un essai effectué au moyen d'un décéléromètre, celui-ci doit enregistrer un taux moyen minimal de décélération de 6 m/s^2 (19 pi/s^2).

■ Distance d'arrêt

Au cours d'un essai dynamique de freinage, un véhicule circulant à une vitesse de 32 km/h (20 mi/h) doit pouvoir être immobilisé à l'intérieur d'une distance de $6,6 \text{ m}$ ($21 \frac{1}{2} \text{ pi}$).

5.5

Une motocyclette à trois roues doit être munie d'un frein de stationnement mécanique retenant le véhicule lorsqu'il est immobilisé. Ce frein doit être accessible à partir du poste de conduite. De plus, le frein doit

empêcher la motocyclette de se déplacer lorsqu'il est appliqué à fond sur une surface plane, que la transmission est en position de marche avant pour une transmission automatique, ou dans le rapport le plus élevé permettant un départ normal en position de marche avant pour une transmission manuelle, et qu'une tentative délicate de faire avancer le véhicule est effectuée. Les roues doivent être totalement libres de tourner lorsque le frein est relâché.

5.6

Les canalisations, les raccords et les colliers doivent être en bon état et conçus pour l'usage auquel ils sont destinés.

Les attaches requises doivent être en nombre suffisant et situées de façon à empêcher les canalisations de vibrer ou de frotter sur les parties adjacentes ou de se coincer entre des pièces mobiles du véhicule.

5.7

Le système de freinage mécanique doit être muni d'un dispositif d'ajustement pour compenser l'usure des garnitures.

5.8

Les composantes utilisées doivent être conformes aux normes suivantes :

- Les axes de chape, les goupilles, les ressorts et les tringles doivent tous être présents. Ces composantes ne doivent pas être faussées, mal fixées ou grippées et elles ne doivent présenter aucun signe de détérioration, de dommage ou d'usure. Toutes les pièces mécaniques doivent être en bon état de fonctionnement.
- Les canalisations, les raccords et les colliers ne doivent pas être cassés, fendillés, corrodés ou usés.
- Le dispositif hydraulique de freinage ne doit présenter aucune fuite de liquide lorsqu'on actionne à fond et qu'on relâche ensuite la manette ou la pédale de frein.
- Le liquide du frein hydraulique dans le ou les réservoirs doit être au niveau indiqué par le fabricant.

À défaut de cette indication, le niveau du liquide doit être suffisant pour assurer le bon fonctionnement du système.



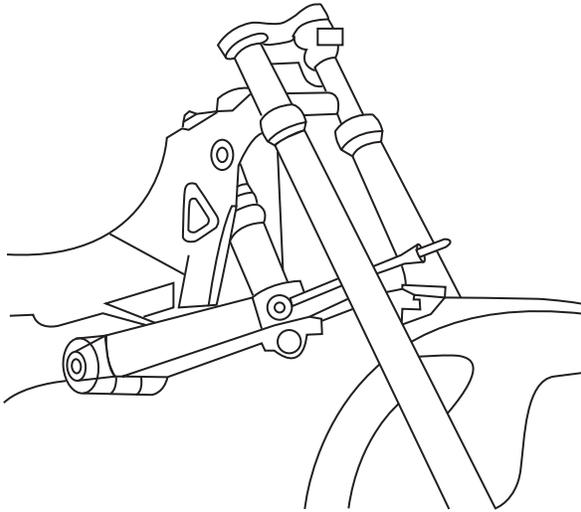
6 SUSPENSION

6.1

Chacune des roues du véhicule doit être munie d'une suspension.

6.2

Chaque suspension doit être munie d'un amortisseur indépendant ou intégré.



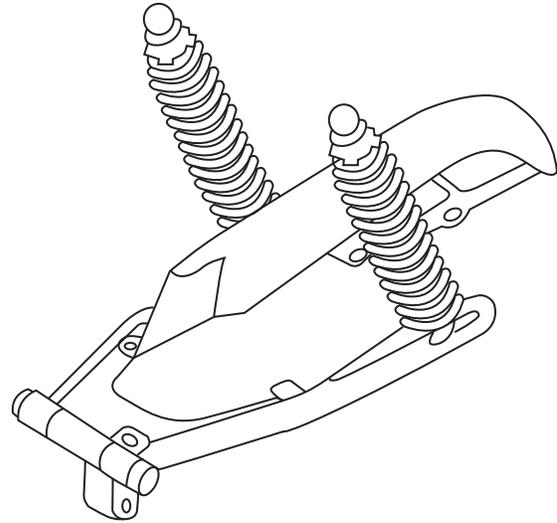
(Illustration : www.mecamotors.com)

6.3

Le véhicule doit être construit de telle façon qu'au moins 30 % de sa masse nette repose sur une même roue lorsque le conducteur et un passager s'y trouvent en position normale et qu'aucun lest n'a été ajouté.

De plus, le poids total en charge d'une roue ne doit pas dépasser la capacité totale en charge permise pour chacun des éléments suivants :

- les suspensions;
- les axes de roue;
- les roues;
- les pneus.



(Illustration : www.mecamotors.com)

6.4

Aucune des composantes d'une suspension ne doit être mal fixée, détériorée ou brisée, ou encore présenter des anomalies.

6.5

L'empattement d'une motocyclette de série qui a été modifiée doit être conforme aux normes du fabricant pour le modèle en question.

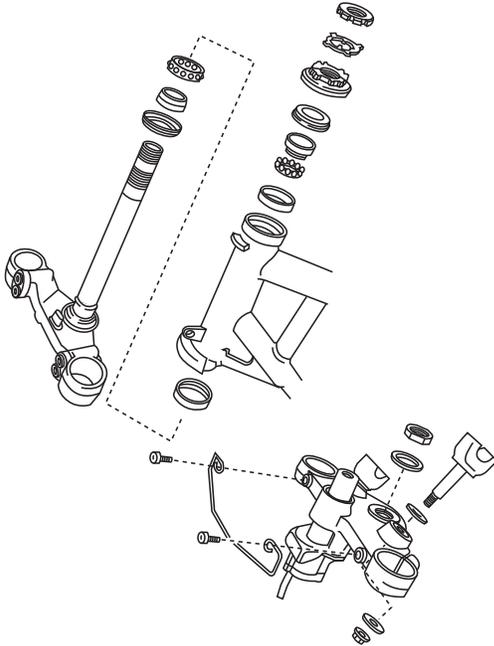
Une motocyclette de fabrication artisanale doit avoir un empattement minimal de 100 cm (39 3/8 po) et maximal de 240 cm (94 1/2 po).

L'empattement est la distance entre l'axe de rotation de la roue avant et l'axe de rotation de la roue arrière, ou de l'une des roues avant ou arrière si le véhicule est une motocyclette à trois roues.

7 DIRECTION

7.1

Le guidon doit être solidement fixé et il ne doit présenter aucun signe de détérioration ou de réparation par soudure.



7.2

Le guidon doit avoir un minimum de 45 cm (17 3/4 po) de largeur. Il ne doit pas être situé à plus de 60 cm (23 5/8 po) du siège du conducteur et doit être muni de poignées antidérapantes à chacune de ses extrémités. La mesure doit être prise au centre de la poignée.

7.3

L'axe de la fourche doit être assemblé correctement sur les roulements.

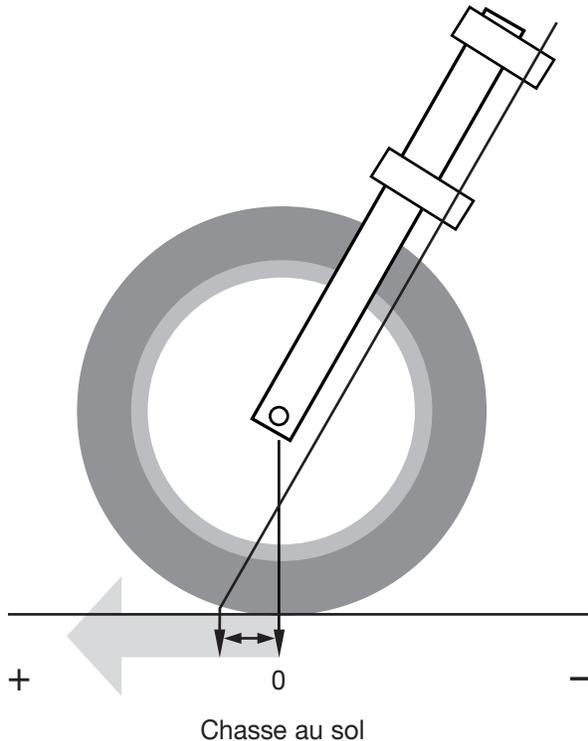
Le té de direction ne doit pas être ajustable. La fourche ne doit pas être détériorée, ni brisée, ni présenter d'anomalies ou de signes de réparation par soudure.

7.4

Lorsque l'on braque de gauche à droite, les roulements sur lesquels la fourche pivote ne doivent présenter aucun signe d'usure ou de détérioration.

7.5

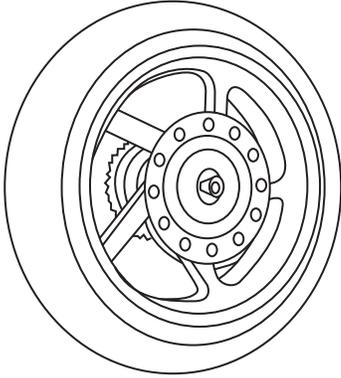
La mesure de la chasse au sol (*trail*) doit être positive et se situer entre 6,3 cm (2 1/2 po) et 15,2 cm (6 po). Cette mesure correspond à la distance entre le point marqué au sol par une droite verticale passant par l'axe de la roue avant et le point marquant l'intersection de l'axe de direction (angle de la colonne de direction) et du sol (voir l'annexe III).



8 PNEUS ET ROUES

8.1

Les pneus doivent être conçus pour rouler sur les chemins publics; ils ne doivent pas porter de mention indiquant qu'ils sont destinés à un usage spécial tel que la compétition ou la circulation hors route.



(Illustration : www.mecamotors.com)

8.2

Les pneus doivent être montés sur des jantes de dimension appropriée. Le diamètre de celles-ci ne doit pas être inférieur à 25 cm (10 po).

8.3

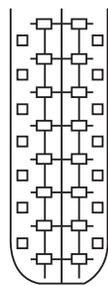
Les pneus ne doivent pas avoir atteint un degré d'usure tel qu'un indicateur d'usure touche la chaussée ou que la profondeur de la bande de roulement mesurée dans une rainure ou une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, est inférieure à 1,6 mm (1/16 po).

8.4

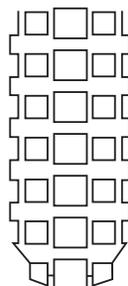
La largeur du pneu arrière ne doit pas être supérieure à 300 mm (11,81 po).



Route



Double usage



Hors route

8.5

Les pneus ne doivent pas être coupés, refaçonés ou déchirés jusqu'à la toile et ils ne doivent présenter aucun renflement.

8.6

Les valves doivent être en bon état et permettre le gonflement aisé des pneus.

8.7

Les jantes ne doivent pas être voilées, fissurées, déformées ou endommagées.

8.8

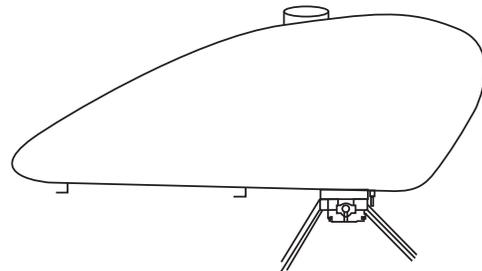
Les rayons ne doivent pas être cassés ou détendus.

Il ne doit en manquer aucun et les composantes de fixation des roues doivent être en place et solidement fixées.

9 ALIMENTATION EN CARBURANT

9.1

Les composantes du système d'alimentation en carburant, y compris le réservoir, la pompe et les canalisations, doivent être solidement fixées.



9.2

Les canalisations doivent être situées et fixées de façon à éviter tout frottement ou coincement avec des pièces mobiles du véhicule.

9.3

Le réservoir doit être muni d'un bouchon étanche et ventilé adéquatement.

9.4

Une valve de service doit être installée entre le réservoir et le moteur lorsque l'alimentation se fait par gravité.

9.5

Il ne doit y avoir aucune fuite de carburant le long du système d'alimentation.



10 ÉCHAPPEMENT

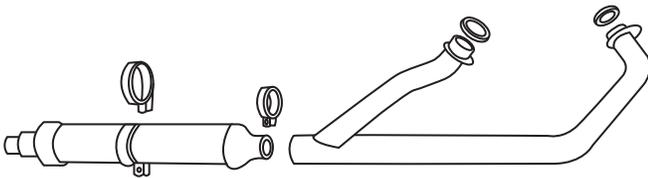
10.1

Le système d'échappement doit comporter tous ses éléments, notamment :

- ses collecteurs;
- ses tuyaux;
- son silencieux;
- ses tubes de sortie.

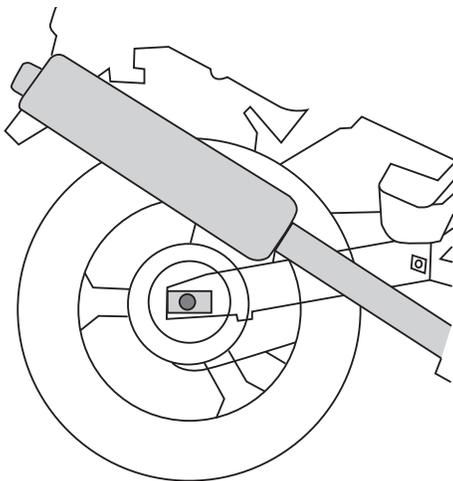
Ces éléments doivent être solidement fixés au véhicule.

Le système d'échappement ne doit pas être muni d'un mécanisme permettant aux gaz d'échappement de ne pas passer par le silencieux.



10.2

Aucune de ces composantes ne doit présenter de fuite de gaz aux raccords ou en raison de fissures ou de trous autres que ceux qui sont prévus à l'origine pour l'évacuation de la condensation.



(Illustration : The American Association of Motor Vehicle Administrators)

10.3

Aucune composante du système ne doit toucher un élément susceptible d'être détérioré par la chaleur ou se trouver près d'un tel élément.

10.4

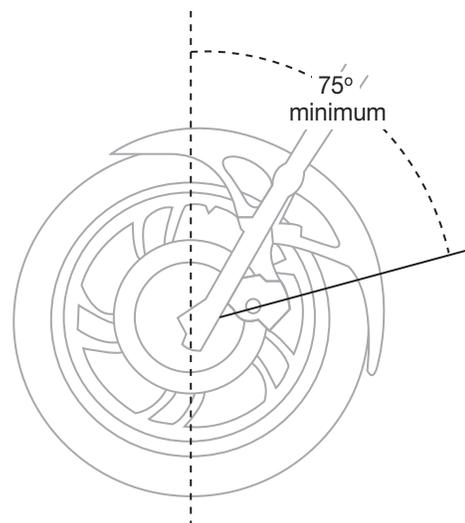
Aucun élément du système ne doit présenter de risques de brûlures pour les personnes.

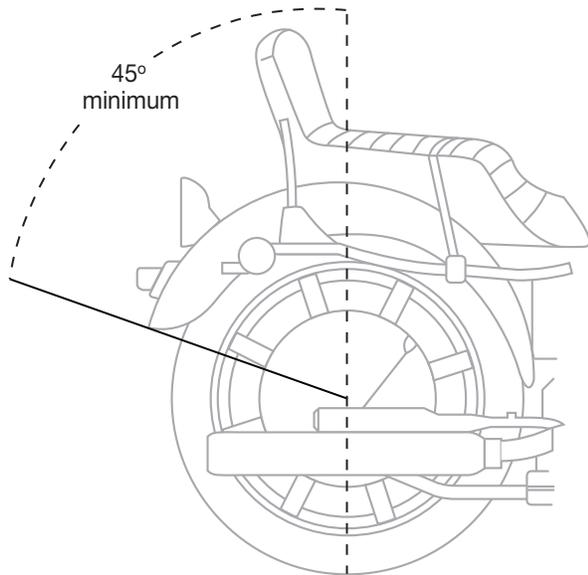
11 GARDE-BOUE

11.1

La partie supérieure de chaque roue doit être recouverte d'une aile sur toute la largeur de la bande de roulement du pneu.

La circonférence du pneu doit être recouverte sur un angle d'au moins 75° à l'arrière de l'aile avant et sur un angle d'au moins 45° à l'arrière de l'aile arrière, lorsqu'on la mesure à partir de la verticale au centre de rotation de la roue (voir le schéma ci-dessous).





11.2

Les garde-boue doivent être solidement fixés et sans arêtes vives.

12 REPOSE-PIEDS

12.1

Chacun des occupants du véhicule doit disposer de repose-pieds solidement fixés et antidérapants.

13 DISPOSITIF DE RETENUE

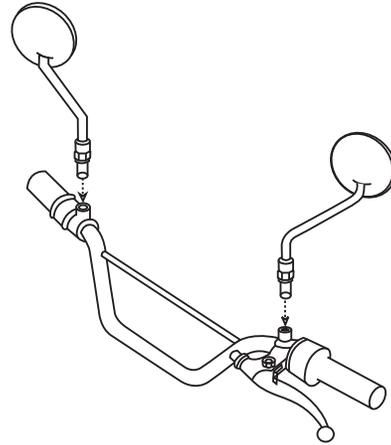
13.1

Un dispositif de retenue, c'est-à-dire une poignée, une barre ou une sangle, doit être disponible pour le passager.

14 RÉTROVISEURS

14.1

Une motocyclette doit être munie, de chaque côté, d'un rétroviseur situé à 28 cm (11 po) au minimum de l'axe longitudinal du véhicule.



14.2

La surface réfléchissante du rétroviseur doit être d'au moins 81 cm² (12 po²).

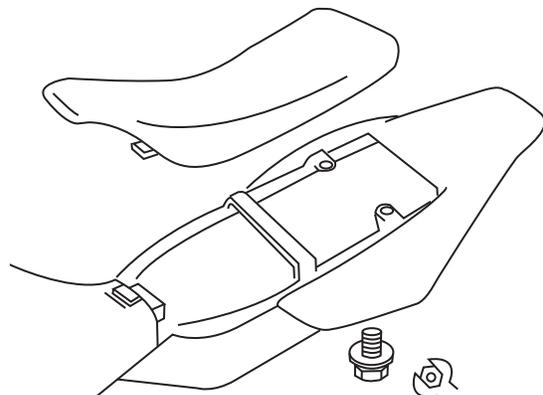
14.3

Le rétroviseur ne doit être ni cassé ni fêlé, et son tain ne doit pas être décollé au point de le rendre inutilisable.

15 SIÈGE

15.1

Le siège doit être rembourré de façon à éliminer toute arête vive et il doit être fixé solidement au véhicule.



15.2

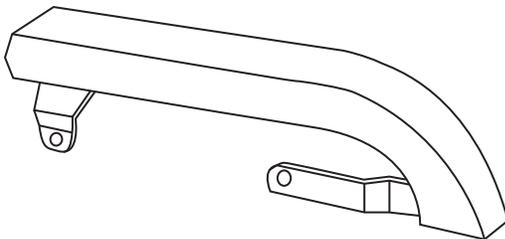
Le dessus du siège à la partie la plus basse doit se trouver à 60 cm (23 5/8 po) au minimum du sol lorsque le véhicule est sans charge.

Cette dimension s'applique à la partie du siège normalement occupée par le conducteur.

16 GARDE-CHAÎNE OU GARDE-COURROIE

16.1

Lorsque l'entraînement de la motocyclette se fait au moyen d'une chaîne ou d'une courroie, l'élément de transmission primaire (ex. : poulie avant ou roue dentée avant) doit être **entièrement recouvert**. Un garde doit également recouvrir l'élément secondaire (chaîne, courroie).



17 BÉQUILLE

17.1

Une motocyclette à deux roues doit être munie d'une béquille centrale ou latérale qui peut supporter le véhicule à l'arrêt.

17.2

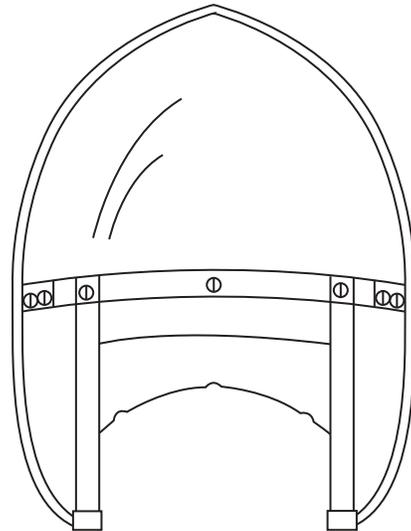
La béquille doit se rabattre vers l'arrière et vers le haut lorsqu'on déplace le véhicule vers l'avant. De plus, elle doit demeurer en position relevée sur la route.



18 PARE-BRISE

18.1

Le pare-brise doit être solidement fixé et il ne doit pas présenter de défaut nuisant à la visibilité.



19 AVERTISSEUR (KLAXON)

19.1

Le véhicule doit comporter un avertisseur sonore électrique (klaxon) en bon état de fonctionnement.

Le conducteur doit pouvoir l'actionner à l'aide de sa main gauche, sans lâcher le guidon. La commande de l'avertisseur doit être facilement identifiable.

20 ODOMÈTRE

20.1

Une motocyclette doit être équipée d'un indicateur de vitesse éclairé et d'un odomètre, en bon état de fonctionnement et indiquant la vitesse en kilomètres par heure (km/h). L'indicateur de vitesse doit être clairement visible en position de conduite.



21 ÉCLAIRAGE

21.1

Une motocyclette à deux roues doit être munie d'au moins :

- un phare blanc à double intensité à l'avant. Ce phare doit être allumé en permanence et permettre au conducteur de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 m (500 pi);
- un feu rouge à l'arrière sur l'axe central vertical, sauf si deux feux sont utilisés, auquel cas ils doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe central vertical;
- un feu de freinage rouge à l'arrière sur l'axe central vertical, sauf si deux feux sont utilisés, auquel cas ils doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe central vertical;
- deux feux de changement de direction jaunes à l'avant et deux feux de changement de direction jaunes ou rouges à l'arrière de l'axe de la roue (voir l'annexe II).

Le conducteur doit pouvoir actionner la commande des feux de changement de direction sans lâcher le guidon.

21.2

Le circuit des phares doit être muni d'un interrupteur de feux de croisement placé sur la partie gauche du guidon. Le conducteur doit pouvoir actionner l'interrupteur sans lâcher le guidon.

21.3

Le phare avant doit être installé de façon que le centre de la lentille soit situé à une distance de 56 cm (22 po) à 137 cm (54 po) du sol.

21.4

Le feu de plaque d'immatriculation blanc peut être intégré au feu rouge arrière.

21.5

La caisse adjacente d'une motocyclette doit être munie d'un feu rouge à l'arrière, placé le plus près possible de l'extrémité droite de la caisse.

21.6

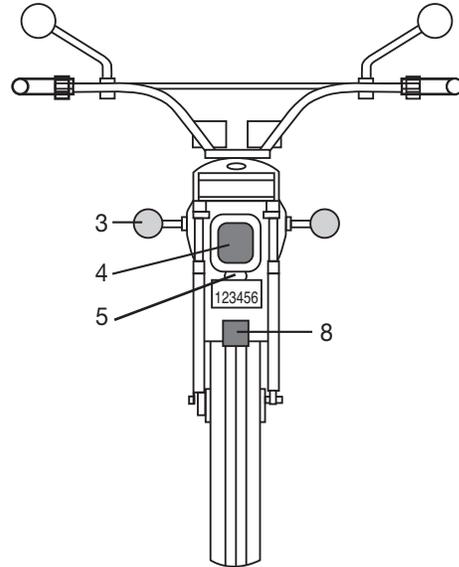
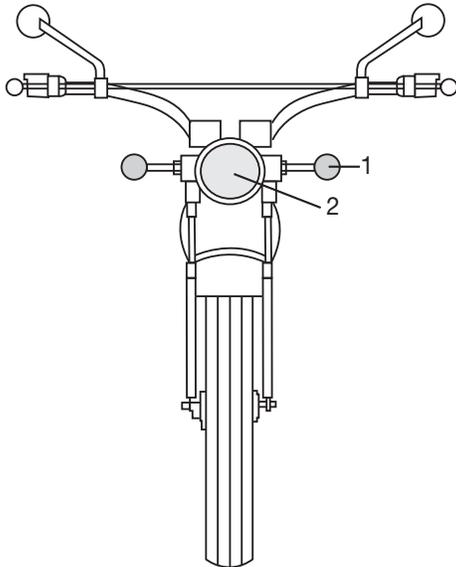
Une motocyclette munie de trois roues (deux roues arrière) doit être équipée, en plus des feux de changement de direction, de deux feux de freinage, de deux réflecteurs rouges et de deux feux de position. Tous les feux et les réflecteurs arrière doivent être placés de chaque côté de l'axe vertical central et être aussi espacés que possible l'un de l'autre.

21.7

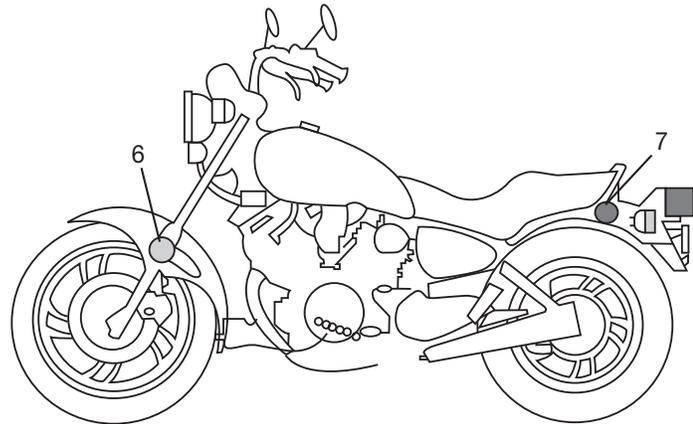
Les phares, les feux et les réflecteurs doivent être visibles à une distance d'au moins 150 m (500 pi).



PHARES, FEUX ET RÉFLECTEURS



1. Feux de changement de direction avant jaunes
2. Phare de route, phare de croisement
3. Feux de changement de direction arrière jaunes ou rouges
4. Feu de position et de freinage rouge
5. Feu de plaque d'immatriculation
6. Réflecteur latéral avant jaune
7. Réflecteur latéral arrière rouge (souvent couplé au feu n° 4)
8. Réflecteur arrière rouge





21.8

Les résultats de la vérification des feux doivent être conformes aux normes suivantes :

- Tous les feux doivent s'allumer lorsque leur commutateur est placé à la position voulue.
- Le fonctionnement d'un circuit ne doit pas perturber celui d'un autre circuit.
- Les lentilles des feux et des phares doivent être montées convenablement et aucune ne doit être absente, cassée, décolorée ou peinte.
- Tous les feux doivent être solidement fixés au véhicule et en bon état de fonctionnement.
- Tous les feux doivent être conformes à la norme SAE (Society of Automotive Engineers Inc.).

22 COMMANDE DU MOTEUR

22.1

Le circuit de démarrage du moteur doit être équipé d'une clé de contact facilement accessible lorsque le conducteur est en position normale de conduite.

22.2

Aucun élément de la tringlerie de l'accélérateur ne doit être usé, détérioré ou déréglé au point d'empêcher le moteur de ralentir lorsque l'accélérateur est relâché.

22.3

La commande de l'accélérateur doit s'actionner à l'aide du pied droit ou de la main droite.

Si la commande est manuelle, elle doit être placée à la droite du guidon du véhicule.

22.4

La commande de l'embrayage doit s'actionner à l'aide de la main gauche ou du pied gauche.

22.5

Un dispositif d'arrêt d'urgence doit être installé à droite du guidon. Le conducteur doit pouvoir actionner le dispositif sans lâcher le guidon.

23 NUMÉRO D'IDENTIFICATION

Tout véhicule doit porter un numéro d'identification.

Une demande de numéro d'identification doit être faite à la Société de l'assurance automobile du Québec à la suite de la perte, du vol ou de la destruction de la plaque d'identification originale du véhicule dans le cas où la modification de celui-ci a entraîné la disparition de sa plaque originale.

24 AUTORISATION DE CIRCULER

Une motocyclette modifiée ou de fabrication artisanale, assemblée conformément aux présentes normes et à la satisfaction de la Société, peut être autorisée à circuler sur les chemins publics sans restriction après son immatriculation.

Dans certains cas, la Société se réserve cependant le droit d'exiger l'expertise d'un ingénieur avant l'acceptation finale du véhicule.

25 RAPPORT DE CONFORMITÉ AUX NORMES

En plus de la vérification mécanique, un rapport de conformité aux normes doit être rempli par le mandataire et soumis à l'approbation de la Société de l'assurance automobile du Québec. Vous trouverez ce rapport à l'annexe I ainsi que les mesures minimales et maximales qui sont reconnues par la Société.



ANNEXE I Mesures minimales et maximales (section 1)

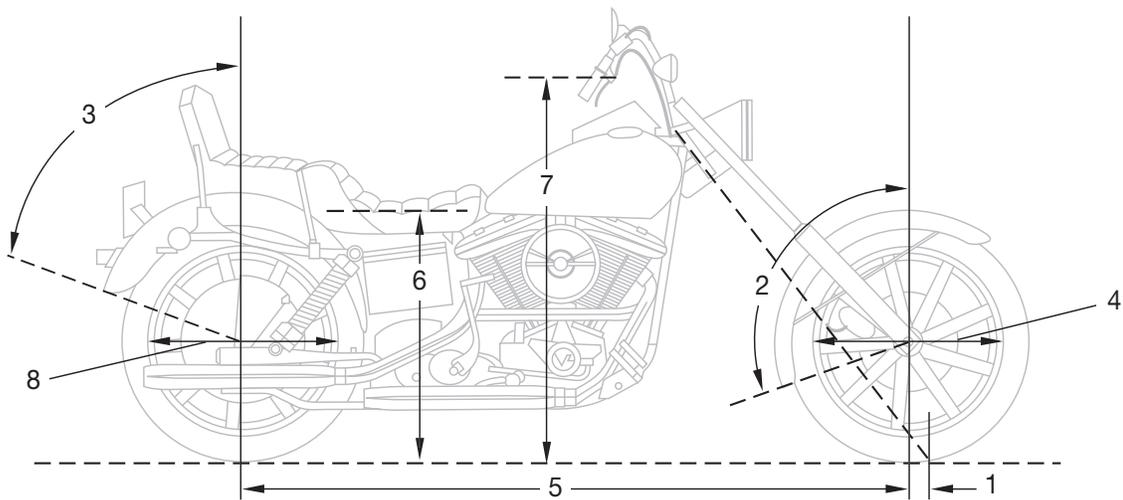
Société de l'assurance automobile

Québec

ANNEXE POUR MOTOCYCLETTES MODIFIÉES
OU DE FABRICATION ARTISANALE
RAPPORT DE CONFORMITÉ AUX NORMES

N° de rapport de conformité aux normes

N° de plaque	Marque	Modèle	Année	Type de véhicule
(ou) NIV				<input checked="" type="checkbox"/> Cyclomoteur
				<input checked="" type="checkbox"/> Motocyclette

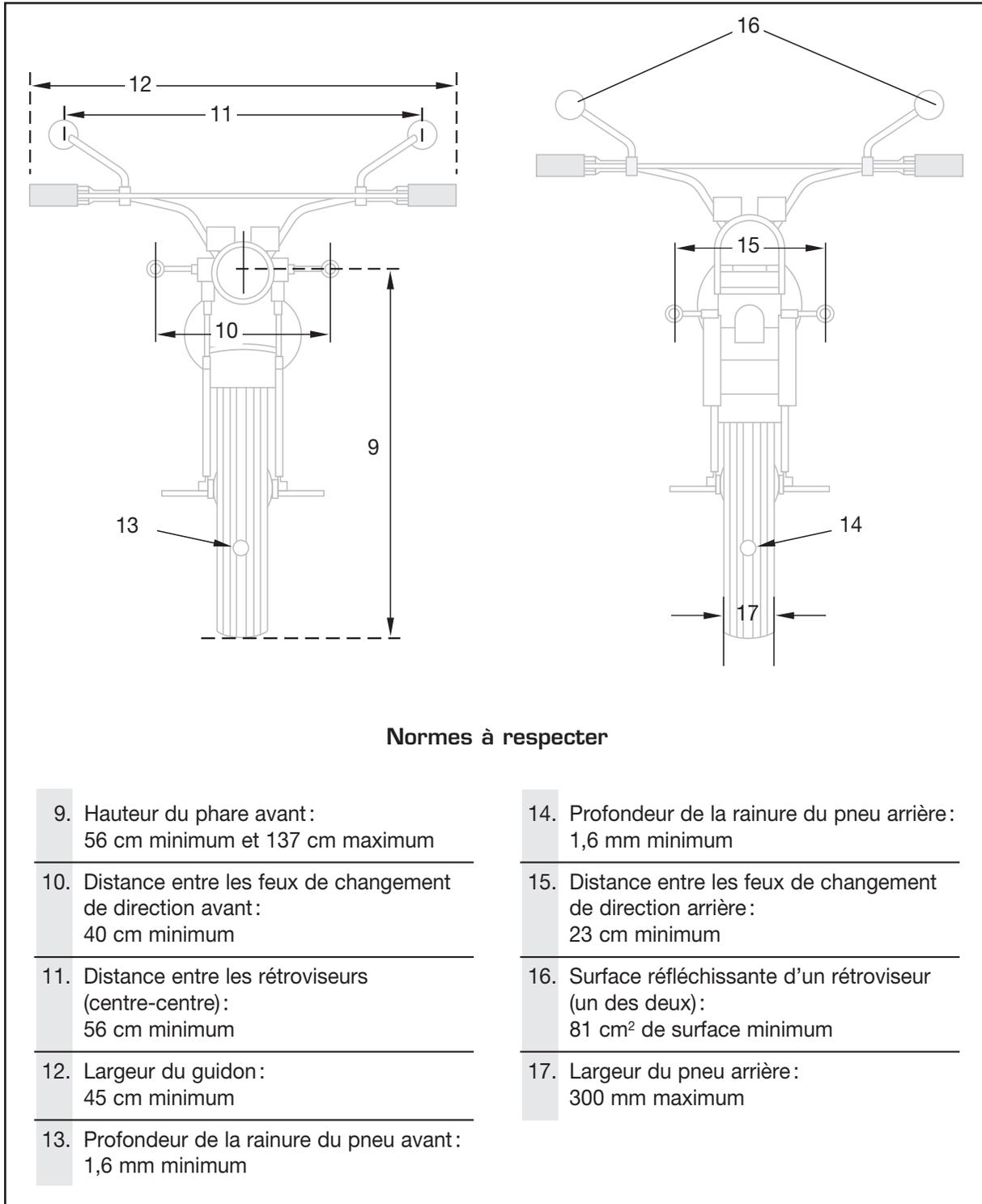


Normes à respecter

- | | |
|--|--|
| 1. Mesure de la chasse :
entre 6,3 cm et 15,2 cm | 5. Longueur de l'empattement :
entre 100 cm et 240 cm |
| 2. Angle arrière de l'aile avant :
75° minimum | 6. Hauteur de la selle :
60 cm minimum |
| 3. Angle arrière de l'aile arrière :
45° minimum | 7. Hauteur du guidon :
60 cm maximum de plus que la mesure n° 6 |
| 4. Diamètre de la jante de roue avant :
25 cm minimum | 8. Diamètre de la jante de roue arrière :
25 cm minimum |



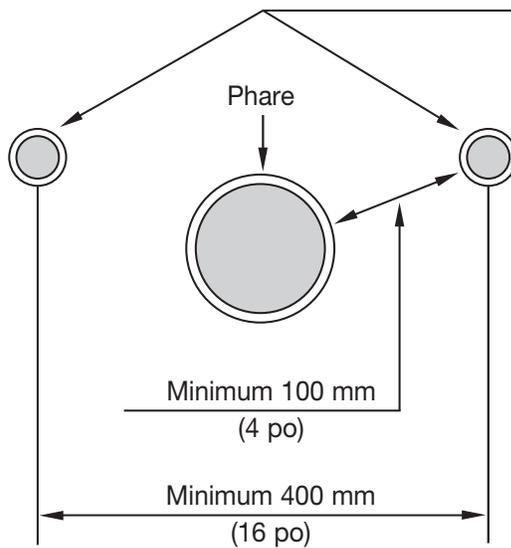
ANNEXE I (suite) Mesures minimales et maximales (section 2)





ANNEXE II Feux de changement de direction des motocyclettes

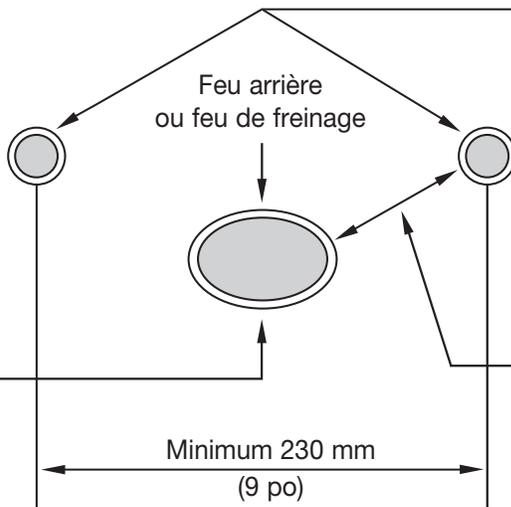
À L'AVANT



Feux de changement de direction jaunes

La surface minimale est de 23 cm² (3 1/2 po²).

À L'ARRIÈRE



Feux de changement de direction rouges ou jaunes

La surface minimale est de 23 cm² (3 1/2 po²).

La surface minimale est de 50 cm² (7 3/4 po²).

La distance minimale est de 100 mm (4 po) lorsque les feux de changement de direction sont rouges.

Note: Les feux doivent être conformes à la norme SAE.

Note: Si l'on utilise des feux à compartiments multiples ou des feux multiples pour répondre aux exigences photométriques des feux de freinage et des indicateurs de changement de direction arrière, la surface lumineuse efficace projetée de la lentille de chaque compartiment ou feu doit être d'au moins 22 cm², pourvu que la somme des surfaces lumineuses soit d'au moins 50 cm² (7,75 po²).



ANNEXE III Procédure pour mesurer la chasse au sol d'une motocyclette

Outils nécessaires pour mesurer la chasse au sol :

- un fil à plomb ou une grande équerre;
- un bâton assez long (1,5 m à 2 m), une barre ou un quelconque outil rectiligne et rigide;
- un outil de mesure (une règle ou un ruban à mesurer métriques);
- un outil pour marquer le plancher, soit un crayon ou du ruban adhésif.

Note :

Le bâton ou la barre de mesure doit avoir à un bout un angle assez prononcé afin de faciliter la prise du point de contact.



Procédure de mesurage :

1. Maintenir la motocyclette à la verticale et sans charge.
2. Aligner le fil à plomb ou positionner l'équerre avec le centre de l'axe de rotation de la roue avant.
3. Marquer le point de contact avec le sol.
4. Aligner le bâton avec le centre de l'axe de direction du châssis et se rendre jusqu'au sol avec le bâton. Marquer le point de contact avec le sol.
5. Vérifier l'emplacement de la motocyclette en effectuant de nouveau l'étape 2. Si les points de contact concordent, passer à l'étape suivante.
6. Mesurer la distance entre ces deux points de contact. Cette mesure est la chasse au sol.

Les mesures de la chasse au sol acceptées :

La distance entre les points de contact doit se situer entre 6,3 cm et 15,2 cm et du côté positif (voir illustration en page 10).



Renseignements

Par téléphone :

Montréal : 514 873-7620

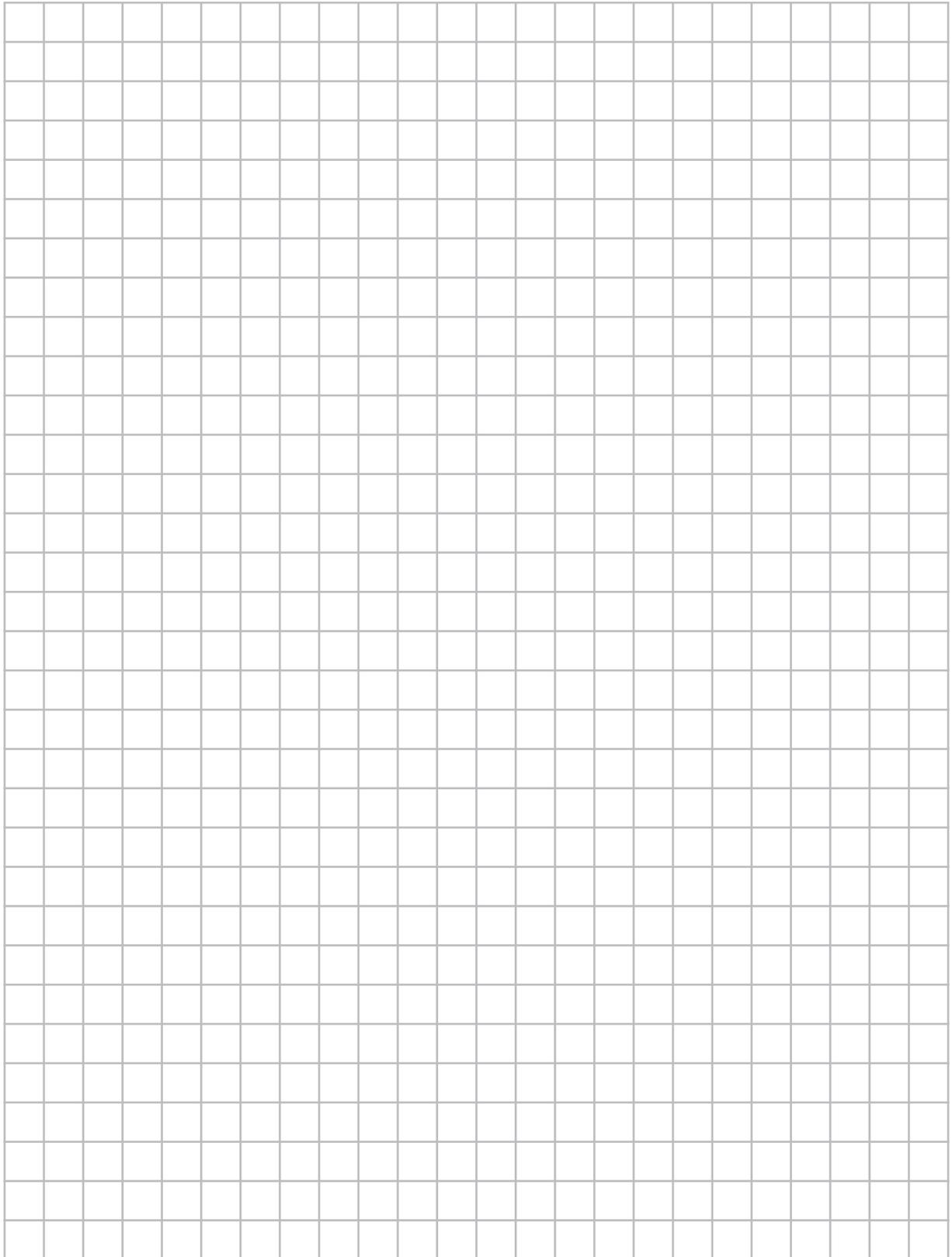
Québec : 418 643-7620

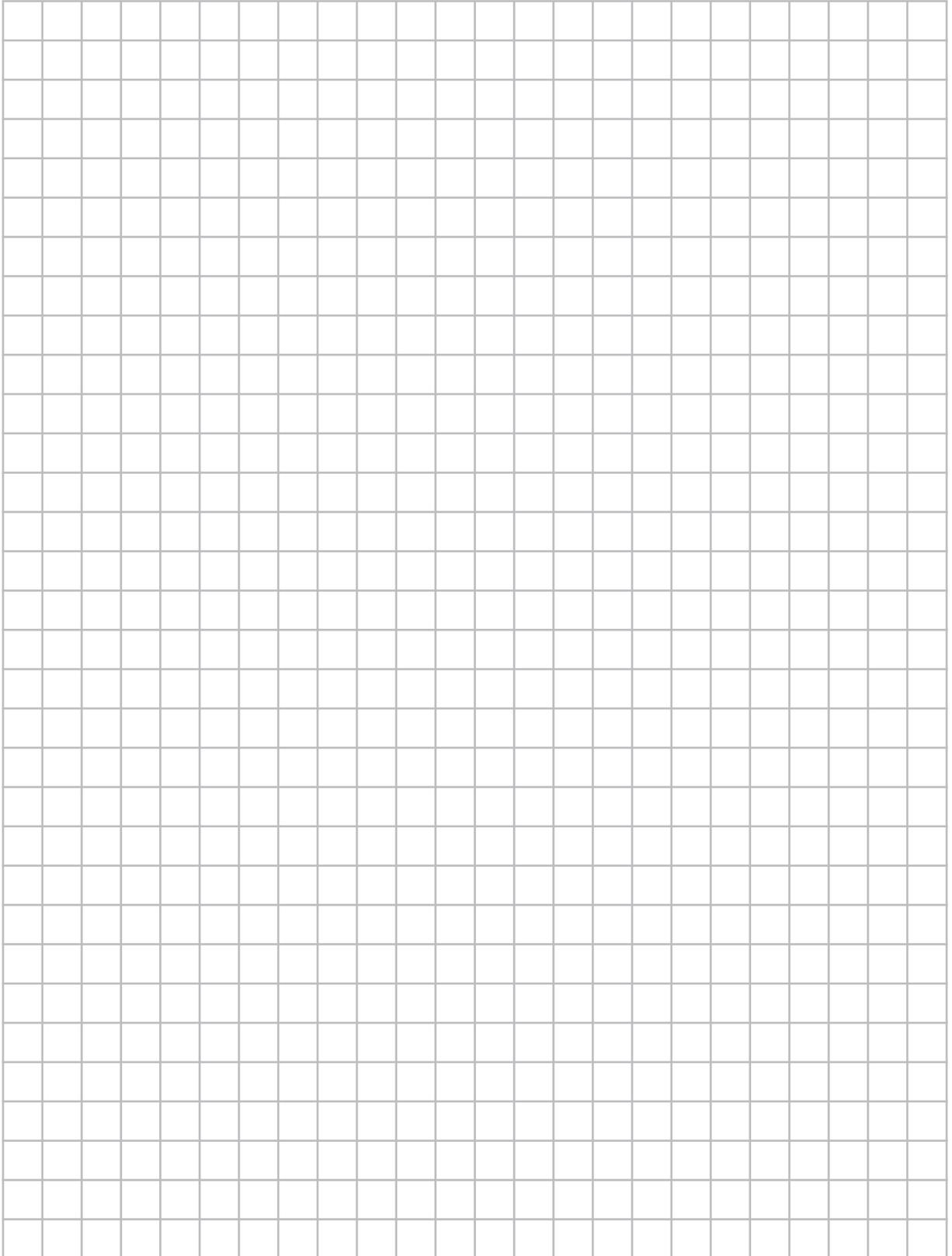
Ailleurs : 1 800 361-7620 (Québec, Canada, États-Unis)

Par la poste :

Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Site Web de la Société :
saaq.gouv.qc.ca





Société de l'assurance
automobile

Québec 

