

Édition
2023

Les motocyclettes modifiées ou de fabrication artisanale



Québec 



Le présent guide fait référence en majeure partie au *Code de la sécurité routière*, et à ses règlements, ainsi qu'au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* de Transports Canada. Pour toute référence légale et technique, consultez le texte de loi.

Ce guide peut être modifié sans préavis. Avant de présenter votre véhicule modifié ou de fabrication artisanale chez le mandataire en vérification de véhicules routiers pour approbation, assurez-vous qu'il satisfait les exigences de la version la plus récente de ce guide. Visitez le site Web de la Société, au saaq.gouv.qc.ca, pour obtenir la dernière version.

Recherche et rédaction

Vice-présidence au contrôle routier
et à la sécurité des véhicules

Direction générale de l'expertise légale
et de la sécurité des véhicules (DGELSV)

Production

Direction des générale communications
et des relations publiques

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec,
2022

ISBN 978-2-550-93630-5 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5	NORMES DE CONSTRUCTION	9
MARCHE À SUIVRE POUR LA MODIFICATION D'UN VÉHICULE	6	1. APPLICATION	9
1. OBTENTION DE L'APPROBATION DE LA SAAQ	6	2. GÉNÉRALITÉS	9
2. MODIFICATION DU VÉHICULE	6	3. DÉFINITIONS	10
3. PRÉSENTATION TECHNIQUE ET OUVERTURE DE DOSSIER DE VÉHICULE MODIFIÉ CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ	6	4. CADRE	10
4. ANALYSE PAR LA SAAQ	6	5. FREINS	11
5. VÉRIFICATION DE L'ÉTAT MÉCANIQUE DE L'ENSEMBLE DU VÉHICULE CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ	6	6. SUSPENSION	13
6. DÉLIVRANCE DE L'ATTESTATION DE VÉRIFICATION	6	7. DIRECTION	14
MARCHE À SUIVRE POUR LA FABRICATION D'UN VÉHICULE ARTISANAL	10	8. PNEUS ET ROUES	16
1. OBTENTION DE L'APPROBATION DE LA SAAQ	7	9. ALIMENTATION EN CARBURANT	17
2. RÉALISATION DU PROJET	7	10. ÉCHAPPEMENT	17
3. AUTHENTIFICATION PAR UN CORPS POLICIER	7	11. GARDE-BOUE ET AILES	18
4. DEMANDE DE DÉLIVRANCE D'UNE PLAQUE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE	7	12. REPOSE-PIEDS	18
5. APPPOSITION DE LA PLAQUETTE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE	7	13. DISPOSITIF DE RETENUE	18
6. PRÉSENTATION TECHNIQUE ET OUVERTURE DE DOSSIER DE VÉHICULE ARTISANAL CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ	7	14. RÉTROVISEURS	19
7. ANALYSE PAR LA SOCIÉTÉ	8	15. SIÈGE	19
8. VÉRIFICATION DE L'ÉTAT MÉCANIQUE DE L'ENSEMBLE DU VÉHICULE CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ	8	16. GARDE-CHAÎNE OU GARDE-COURROIE	20
9. DÉLIVRANCE DE L'ATTESTATION DE VÉRIFICATION	8	17. BÉQUILLE	20
10. IMMATRICULATION	8	18. PARE-BRISE	20
		19. AVERTISSEUR (KLAXON)	21
		20. ODOMÈTRE	21
		21. ÉCLAIRAGE	21
		22. COMMANDE DU MOTEUR	26
		23. NUMÉRO D'IDENTIFICATION	19
		24. AUTORISATION DE CIRCULER	19
		ANNEXE I	27
		ANNEXE II	29
		ANNEXE III	30
		ANNEXE IV	31
		ANNEXE V	32



INTRODUCTION

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.

Le *Code de la sécurité routière* (CSR) encadre la mise en circulation des véhicules sur les chemins publics. À moins d'avoir fait l'objet des vérifications nécessaires par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), les véhicules suivants ne peuvent être mis en circulation :

- Un véhicule ayant subi des modifications susceptibles de le rendre non conforme aux normes de Transports Canada;
- Un véhicule ayant subi des modifications susceptibles de diminuer sa stabilité ou son freinage, soit des modifications concernant notamment le châssis, la carrosserie, un système ou un mécanisme;
- Un véhicule ayant été converti en un autre type de véhicule;
- Un véhicule de fabrication artisanale.

Pour pouvoir être mis en circulation, un véhicule modifié ou de fabrication artisanale doit être soumis au processus de vérification, lequel comprend :

- une vérification de véhicule modifié ou de fabrication artisanale (VVM) chez un mandataire en vérification mécanique de véhicules routiers;
- une analyse par la SAAQ;
- une vérification mécanique (VM) conformément au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* (RNSVR);
- la production et la remise d'une attestation de vérification.

Ces étapes sont expliquées en détail dans le présent guide. Pour connaître les éléments qui seront vérifiés lors de la vérification mécanique, il est recommandé de consulter le *Guide de vérification mécanique des motocyclettes*.

Dans certains cas particuliers, l'utilisation du véhicule peut faire l'objet de conditions imposées par la SAAQ.

Pour obtenir toute information supplémentaire, veuillez vous référer à la section « Renseignements » en page 33.



MARCHE À SUIVRE POUR LA MODIFICATION D'UN VÉHICULE

Les étapes suivantes sont données à titre informatif seulement. Elles devraient être suivies lors de la modification d'un véhicule destiné à circuler sur le réseau routier. Elles peuvent être différentes selon les modifications effectuées. Au moins deux visites chez un mandataire en vérification mécanique sont normalement nécessaires.

1 OBTENTION DE L'APPROBATION DE LA SAAQ

Avant toute chose, le propriétaire doit obtenir l'approbation de la SAAQ pour le projet de modification du véhicule. Cette étape est nécessaire pour vérifier si les modifications sont autorisées et éviter au propriétaire d'investir du temps et de l'argent dans un projet qui pourrait être refusé. Il est conseillé de communiquer avec un ingénieur de la Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules (DGELSV) avant de commencer le projet :

dgelsv@saaq.gouv.qc.ca
418 528-3214

2 MODIFICATION DU VÉHICULE

3 PRÉSENTATION TECHNIQUE ET OUVERTURE DE DOSSIER DE VÉHICULE MODIFIÉ CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ

Lorsque la modification du véhicule est terminée, le propriétaire doit prendre rendez-vous chez un mandataire en vérification de véhicules routiers de la SAAQ afin d'ouvrir un dossier de véhicule modifié. Le mandataire procédera à une vérification du véhicule modifié, selon les procédures établies par la SAAQ. Le mandataire remplira un formulaire qui contient les mesures qui se trouvent à l'annexe I. Le propriétaire est invité à fournir le plus d'informations possible pour accélérer l'analyse du dossier, soit :

- les factures de pièces et services;
- le certificat d'origine des pièces (moteur, transmission, etc.);
- les numéros de série ou d'enregistrement des véhicules donneurs.

4 ANALYSE PAR LA SAAQ

Le mandataire achemine ensuite le dossier à la SAAQ, qui analysera l'ensemble des composants et assemblages pour valider que les modifications respectent les exigences du présent guide. La SAAQ pourra alors exiger davantage d'informations que ce qui a été transmis initialement au mandataire. La démonstration que le véhicule est sécuritaire pourrait nécessiter un rapport d'ingénieur aux frais du propriétaire. L'ingénieur retenu doit être membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec et posséder de l'expérience en lien avec ce type de véhicule. Il est possible de communiquer avec la DGELSV pour obtenir des précisions concernant un rapport d'ingénieur.

Si les exigences du présent guide ne sont pas respectées, la SAAQ exigera des correctifs avant de passer à l'étape suivante. Le cas échéant, des rendez-vous additionnels chez le mandataire pourraient être nécessaires.

5 VÉRIFICATION DE L'ÉTAT MÉCANIQUE DE L'ENSEMBLE DU VÉHICULE CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ

Une fois que la SAAQ est satisfaite des modifications, elle communique avec le mandataire pour lui donner l'autorisation de procéder à la vérification de l'état mécanique du véhicule selon les éléments visés au *Guide de vérification mécanique des motocyclettes*.

6 DÉLIVRANCE DE L'ATTESTATION DE VÉRIFICATION

À la réception d'un certificat de vérification mécanique conforme fourni par le mandataire, la SAAQ délivre l'attestation de vérification au propriétaire. Il est recommandé de conserver ce document avec le véhicule. Dans certains cas, la modification conduira à un changement de type de véhicule, ce qui affectera l'immatriculation du véhicule.

Pour obtenir de l'information concernant l'immatriculation d'un véhicule, il est possible de communiquer avec le Centre de relations avec la clientèle de la SAAQ, au 1 800 361-7620.



MARCHE À SUIVRE POUR LA FABRICATION D'UN VÉHICULE ARTISANAL

Les étapes suivantes sont données à titre informatif seulement. Elles devraient être suivies lors de la fabrication d'un véhicule artisanal. Elles peuvent être différentes selon le type de véhicule fabriqué. Au moins deux visites chez un mandataire en vérification mécanique sont normalement nécessaires.

1 OBTENTION DE L'APPROBATION DE LA SAAQ

Avant toute chose, le propriétaire doit obtenir l'approbation de la SAAQ pour le projet de fabrication du véhicule artisanal. Cette étape est nécessaire pour vérifier si la conception répond aux exigences de la SAAQ et éviter au propriétaire d'investir du temps et de l'argent dans un projet qui pourrait être refusé. Il est conseillé de communiquer avec un ingénieur de la Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules (DGELSV) avant de commencer le projet :

dgelsv@saaq.gouv.qc.ca
418 528-3214

2 RÉALISATION DU PROJET

3 AUTHENTIFICATION PAR UN CORPS POLICIER

Lorsque le projet est terminé, le propriétaire doit faire authentifier le véhicule par un corps policier. Pour ce faire, il doit communiquer avec le service de police de sa région. Pour faciliter le travail du corps policier, il est demandé de conserver les factures d'achat et les numéros de série ou d'enregistrement des véhicules donneurs de pièces, s'il y a lieu.

4 DEMANDE DE DÉLIVRANCE D'UNE PLAQUE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Demander la délivrance de la plaquette à la Division de la liaison avec les corps policiers de la SAAQ, en suivant les instructions qui se trouvent à l'annexe V.

5 APPPOSITION DE LA PLAQUETTE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

La SAAQ transmet une plaque de numéro d'identification du véhicule au mandataire en vérification mécanique choisi par le propriétaire. Ce mandataire communiquera avec le propriétaire du véhicule pour fixer un rendez-vous afin d'apposer la plaque sur le véhicule.

Note : Le propriétaire peut ensuite se présenter dans un point de service de la SAAQ pour enregistrer le véhicule à son nom. Si le véhicule est pour un usage hors route, il n'y a pas d'autres étapes à réaliser.

6 PRÉSENTATION TECHNIQUE ET OUVERTURE DE DOSSIER DE VÉHICULE ARTISANAL CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ

Le propriétaire doit prendre rendez-vous chez un mandataire en vérification de véhicules routiers de la SAAQ afin d'ouvrir un dossier de motocyclette artisanale. Le mandataire procédera à une vérification du véhicule artisanal, selon les procédures établies par la SAAQ. Le mandataire remplira un formulaire qui contient les mesures qui se trouvent à l'annexe I. Le propriétaire est invité à fournir le plus d'informations possible pour accélérer l'analyse du dossier, soit :

- les factures de pièces et services;
- le certificat d'origine des pièces neuves majeures (moteur, transmission, cadre, etc.);
- les numéros d'identification, ou enregistrements des véhicules donneurs);
- les numéros de série des pièces majeures (moteur, transmission, cadre, etc.).



7 ANALYSE PAR LA SOCIÉTÉ

Le mandataire achemine ensuite le dossier à la SAAQ, qui analysera l'ensemble des composants et assemblages pour valider que le véhicule satisfait les exigences du présent guide et qu'il a été conçu selon les règles de l'art. La SAAQ pourra alors exiger davantage d'informations que celles transmises initialement au mandataire. La démonstration que le véhicule est sécuritaire pourrait nécessiter un rapport d'ingénieur aux frais du propriétaire. Il est possible de communiquer avec la DGELSV pour obtenir des précisions concernant un rapport d'ingénieur.

Si les exigences du présent guide ne sont pas respectées, la SAAQ exigera des correctifs avant de passer à l'étape suivante. Le cas échéant, des rendez-vous additionnels chez le mandataire pourraient être nécessaires.

8 VÉRIFICATION DE L'ÉTAT MÉCANIQUE DE L'ENSEMBLE DU VÉHICULE CHEZ UN MANDATAIRE DE LA SAAQ

Une fois que la SAAQ est satisfaites de l'ensemble du véhicule, elle communique avec le mandataire pour lui donner l'autorisation de procéder à la vérification de l'état mécanique du véhicule selon les éléments visés au *Guide de vérification mécanique des motocyclettes*.

9 DÉLIVRANCE DE L'ATTESTATION DE VÉRIFICATION

À la réception d'un certificat de vérification mécanique conforme fourni par le mandataire, la SAAQ délivre l'attestation de vérification au propriétaire. Il est recommandé de conserver ce document dans le véhicule.

10 IMMATRICULATION

Le propriétaire pourra alors se présenter dans un point de service de la SAAQ pour immatriculer le véhicule pour un usage routier. Il devra avoir en main tous les documents requis.

Pour obtenir de l'information concernant l'immatriculation d'un véhicule, il est possible de communiquer avec le Centre de relations avec la clientèle de la SAAQ, au 1 800 361-7620



NORMES DE CONSTRUCTION

1 APPLICATION

Ce guide vise :



- les motocyclettes à deux roues;



- les motocyclettes à trois roues placées symétriquement par rapport à l'axe longitudinal (tricycles à moteur);



- les motocyclettes à trois roues avec une caisse adjacente;



- les motocyclettes à deux roues sur lesquelles une paire de roues de maintien en position verticale a été ajoutée (quatre roues au total);



- les cyclomoteurs.

Ce guide ne vise pas les motocyclettes entièrement de série, fabriquées par des manufacturiers reconnus par Transports Canada.

Note: Pour le cyclomoteur, toute modification ayant pour effet d'accroître la puissance ou la vitesse maximale est interdite.

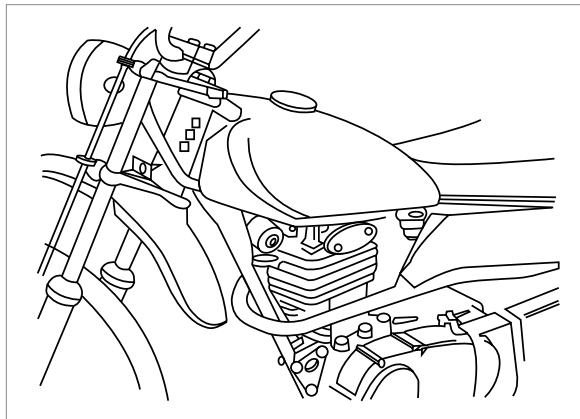
2 GÉNÉRALITÉS

Le respect des mesures et des exigences de ce guide ne garantit pas l'acceptation de la motocyclette. Celle-ci doit s'apparenter à un modèle de série quant à sa conception mécanique et son comportement routier et doit pouvoir être conduite par le motocycliste moyen.

Important: Pour tout élément du projet qui diffère des critères de ce guide, contactez la DGELSV.

Pour évaluer les motocyclettes modifiées ou de fabrication artisanale, la SAAQ s'inspire des bonnes pratiques qui peuvent être observées sur les véhicules manufacturés par des fabricants reconnus ainsi que des plus récentes éditions des sources d'information suivantes:

- les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC), soit celles prévues par le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (C.R.C., CH.1038), disponible sur le site Web de Transports Canada;
- les pratiques recommandées par la Society of Automotive Engineers (SAE).



Si un rapport d'ingénieur est exigé afin de compléter l'analyse de la fabrication ou des modifications, la SAAQ précisera sur quels points précisément doit porter ce rapport. Cette démonstration pourrait nécessiter un essai comparatif sur circuit fermé réalisé selon la pratique recommandée SAE J1441 (Subjective Rating Scale for Vehicle Ride and Handling).

Au moment de présenter la motocyclette pour approbation chez un mandataire en vérification de véhicules routiers, la construction de la motocyclette doit être terminée. Tous les éléments obligatoires de la motocyclette doivent:

- avoir un caractère permanent;
- être en bon état de fonctionnement;
- être conçus pour l'usage auquel ils sont destinés;
- être suffisamment solides pour résister aux contraintes physiques.



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 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.

La motocyclette à trois roues (tricycle à moteur) doit être équipée d'un différentiel si deux roues d'un même essieu sont reliées à la transmission.

3.2 Cyclomoteur

Un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, équipé d'une transmission automatique.

3.3 Motocyclette modifiée

Motocyclette 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.

3.4 Motocyclette avec une paire de roues auxiliaires

Motocyclette sur laquelle a été installé un ensemble de conversion qui comprend une paire de roues auxiliaires alignées sur l'axe de la roue arrière. La motocyclette munie d'un tel ensemble comporte alors quatre roues qui sont en contact avec le sol de manière permanente. Un bulletin technique du Guide de vérification mécanique des véhicules routiers concerne ce type de motocyclette modifiée.

3.5 Motocyclette de fabrication artisanale

Motocyclette assemblée par un particulier, à partir d'un nouveau cadre ou d'un cadre de fabrication artisanale, avec des pièces conçues pour l'usage auquel elles sont destinées. Le cadre d'une motocyclette de fabrication artisanale ne peut pas provenir d'une motocyclette manufacturée. Il peut comporter un numéro de série ou

un numéro de pièce apposé par son fabricant, mais en aucun cas il ne doit s'agir d'un numéro d'identification du véhicule (NIV).

Note: L'ensemble des pièces ne doit pas provenir uniquement de véhicules ayant le statut irrécupérable.

3.6 Cadre

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

3.7 Nombre de roues

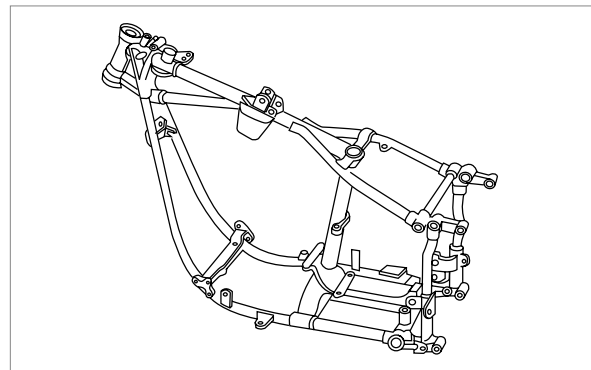
Deux roues montées sur le même essieu sont assimilées à une roue si la distance entre le centre de leur surface de contact avec le sol est inférieure à 460 mm (18 1/8 po).

4 CADRE

4.1

Le cadre d'une motocyclette de fabrication artisanale fabriqué par un manufacturier d'après-marché doit être accompagné de son certificat d'origine qui indique la marque, le modèle et son numéro de série. Il ne faut pas confondre le numéro de série du cadre et le numéro d'identification du véhicule (NIV), qui figurera sur le certificat d'immatriculation.

Il est suggéré de s'informer auprès de la SAAQ afin de savoir si le cadre que l'on projette utiliser est préautorisé.



(Illustration : www.mecamotors.com)

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



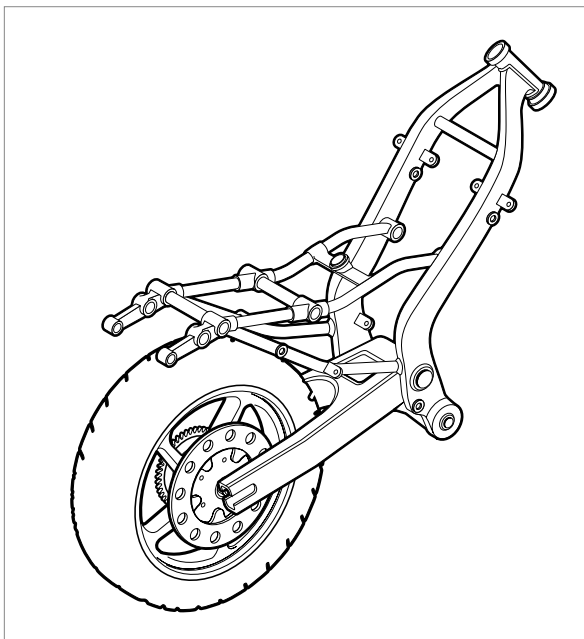
4.2

Le cadre ne doit pas présenter de déformations, de fissures et d'altérations pouvant être causées par le feu ou par la corrosion.

Si le cadre provient d'un véhicule gravement accidenté (VGA), l'estimation des réparations produite par l'assureur ayant déclaré le statut devra être fournie. Ce dernier ne devra pas indiquer que le cadre est à remplacer.

4.3

Si le cadre ou le bras oscillant est de fabrication artisanale, s'il a été modifié, s'il provient d'un manufacturier qui n'est pas préautorisé ou si aucune information n'est disponible quant à son manufacturier ou sa provenance, 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.



4.4

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

5 FREINS

5.1

Le système de frein de service d'une motocyclette à deux roues doit agir sur toutes les roues et doit être muni soit :

- de deux freins distincts, activés par des commandes distinctes, l'un agissant sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière;
- de deux sous-systèmes pouvant être actionnés par une seule commande, l'un agissant sur la roue avant et l'autre agissant sur la roue arrière.

5.2

Une motocyclette à trois roues ou une motocyclette avec une paire de roues auxiliaires doit être munie d'un frein de stationnement retenant le véhicule lorsqu'il est immobilisé. Ce frein doit être muni d'une commande distincte des autres commandes du système de frein de service. Le maintien en position bloquée doit être assuré uniquement par des moyens mécaniques. Il ne doit dépendre d'aucun système hydraulique ou pneumatique. La configuration de sa commande doit permettre au conducteur de l'actionner lorsqu'il est assis en position de conduite normale. Ce frein de stationnement doit réussir l'un des deux essais suivants :

- 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 en première pour une transmission manuelle, et qu'une tentative délicate de faire avancer le véhicule est effectuée.
- Retenir la motocyclette en position stationnaire pendant 5 minutes lorsqu'elle est dans une pente de 18 %, de dos et de face.

Le système de frein de service d'une motocyclette à trois roues placées symétriquement doit agir directement sur chacune des roues. Ce système peut avoir une commande au pied droit qui active les freins sur toutes les roues. Cette commande peut activer deux sous-systèmes comme pour les motocyclettes à deux roues, ou activer un seul système.

5.3

La roue d'une caisse adjacente placée asymétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la motocyclette n'a pas à être équipée d'un frein.

5.4

Les roues doivent être totalement libres de tourner lorsque le frein de service ou le frein de stationnement est relâché.

5.5

Le système de frein antiblocage (ABS) d'une motocyclette modifiée doit toujours fonctionner normalement une fois les modifications terminées. Cette exigence s'applique également à la motocyclette à deux roues convertie en motocyclette à trois roues.

- La motocyclette équipée de freins antiblocage (ABS) doit posséder un témoin lumineux qui s'allume en cas de défaillance de ce système. Ce témoin doit s'allumer lorsque le contact est à «ON» et s'éteindre lorsque le véhicule est mis en mouvement.

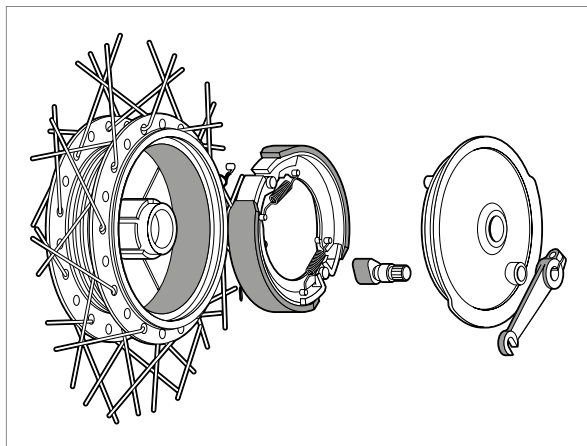


Illustration : www.mecamotors.com

5.6

Le système de freins peut être à disque, à tambour ou être une combinaison des deux.

À l'arrière, le pignon de la chaîne ou la poulie de la courroie de transmission ne doivent pas être utilisés comme disque/tambour de frein.

5.7

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 actionnant uniquement le frein avant doit être située à l'extrémité droite du guidon.

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

5.8

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 leur rotation sur une chaussée pavée, sèche et plane, sauf si le véhicule est équipé d'un système de freinage antiblocage.

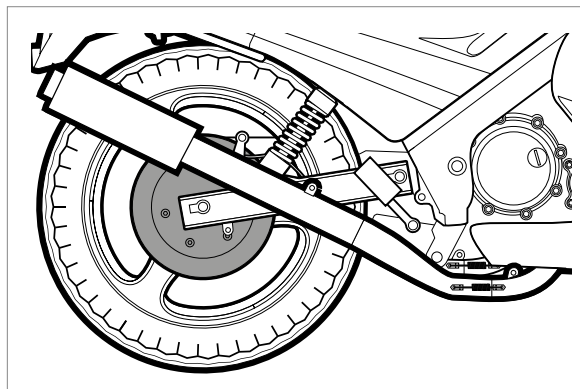


Illustration : American Association of Motor Vehicle Administrators.

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 $6,6 \text{ m}$ ($21 \frac{1}{2} \text{ pi}$).



Durant ces essais, la boîte de vitesse doit être au neutre et la motocyclette doit être légèrement chargée :

- en portant une charge d'environ 90 kg, ce qui inclut le conducteur, les bagages et les équipements;
- en ayant ses réservoirs de carburant, d'huile et de liquide de refroidissement remplis à pleine capacité.

5.9

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.

5.10

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

5.11

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.
Même en appuyant fermement, la course des commandes de frein ne doit pas se rendre jusqu'au bout de la course totale possible, et ce, pour toutes les positions du dispositif de réglage.
- 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 de la motocyclette doit être munie d'une suspension. Une motocyclette dont chacune des roues n'est pas munie d'une suspension ne sera pas acceptée, même si son cadre est fabriqué par un manufacturier préautorisé.

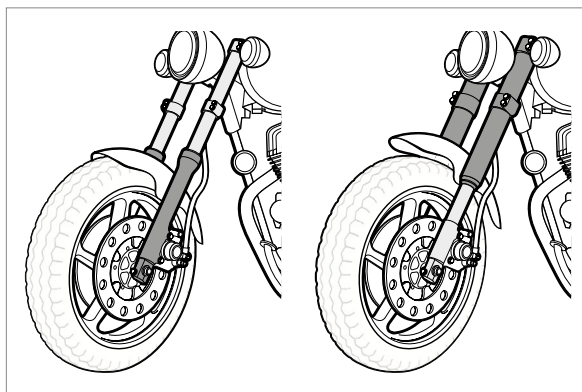


Illustration : www.mecamotors.com

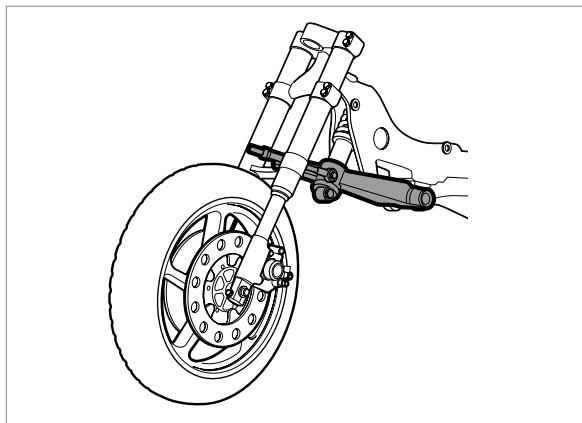


Illustration : www.mecamotors.com

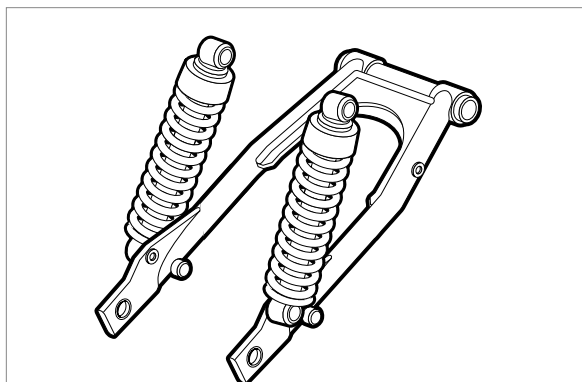


Illustration : SAAQ



6.2

Chaque suspension doit être munie d'un amortisseur.

6.3

Une motocyclette à deux roues doit être construite de telle façon qu'au moins 30 % de sa masse repose sur une même roue lorsque le conducteur s'y trouve en position normale sans autre chargement. Si la motocyclette est conçue pour accueillir un passager, la masse de celui-ci doit aussi être incluse dans le calcul.

Dans le cas d'une motocyclette à trois roues ou d'une motocyclette à deux roues munie d'une paire de roues auxiliaires, entre 25 % et 70 % de sa masse doit reposer sur la ou les roues avant. Le calcul de la masse doit inclure celle du conducteur, du passager et du chargement.

Les contraintes imposées par le poids et la vitesse lors de la conduite de la motocyclette ne doivent pas dépasser la capacité permise pour chacun des éléments suivants :

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

6.4

Aucune des composantes d'une suspension ne doit être fissurée, cassée, mal fixée, déplacée, déformée, manquante, ni comporter de soudure autre que celle effectuée par son fabricant.

6.5

Toute modification de l'empattement d'une motocyclette de série pourrait nécessiter un rapport d'ingénieur.

Une motocyclette de fabrication artisanale doit avoir un empattement minimal de 101,6 cm (40 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.

6.6

En tout temps, la garde au sol minimale d'une motocyclette sans charge sur une surface plane doit être de 100 mm (4 po).

7 DIRECTION

7.1

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

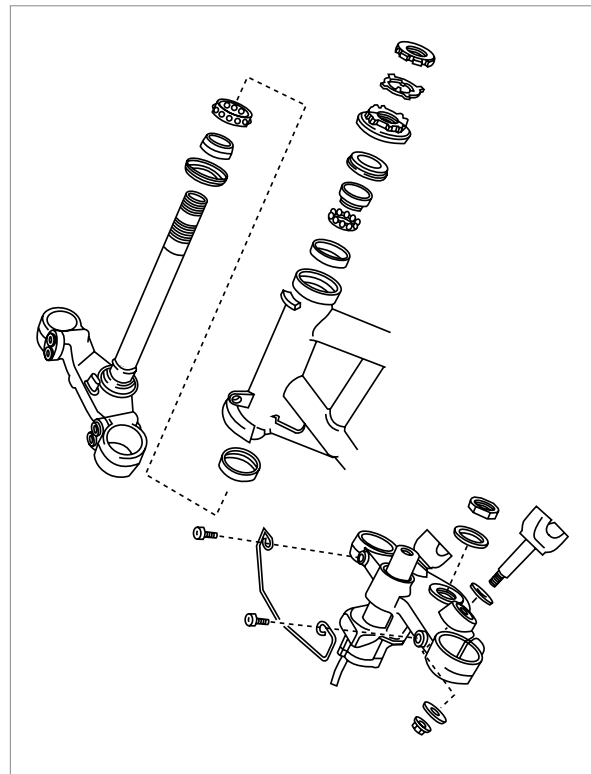


Illustration : SAAQ



7.2

Le guidon doit avoir un minimum de 45 cm (17 3/4 po) de largeur. Il ne doit pas être situé à une distance verticale de 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 hauteur doit être mesurée au centre de la poignée.

Le guidon doit provenir d'un fabricant reconnu.

7.3

Le té de direction ne doit pas être ajustable.

La fourche ne doit pas être modifiée ni comporter de soudure autre que celles effectuées par le fabricant. Pour modifier la géométrie de la direction, une nouvelle fourche ou un ensemble de modification d'angle (rake kit) d'un fabricant reconnu doivent être utilisés.

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). Si la géométrie de la motocyclette occasionne une chasse au sol hors des mesures permises, un essai routier comparatif, effectué selon la méthode d'essai SAE J1441, pourrait être exigé. La mesure de la chasse au sol 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).

À noter que les tubes de la fourche peuvent ne pas être parallèles à l'axe de rotation de la direction.

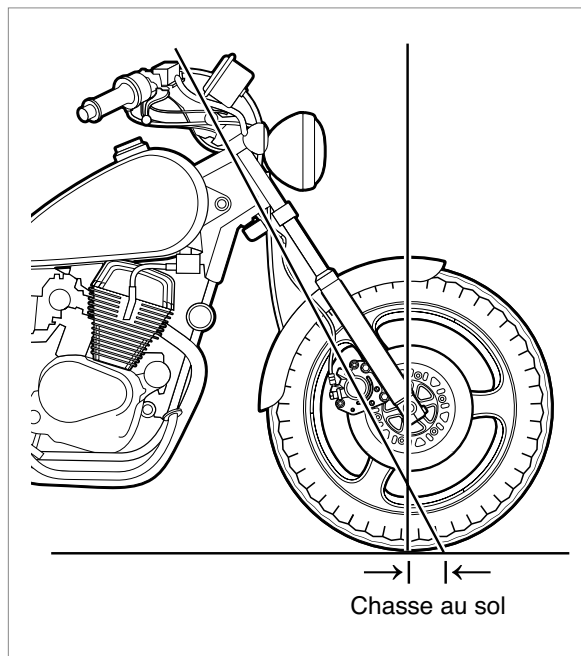


Illustration : SAAQ

8 PNEUS ET ROUES

8.1

Les pneus doivent être conçus pour être utilisés 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.

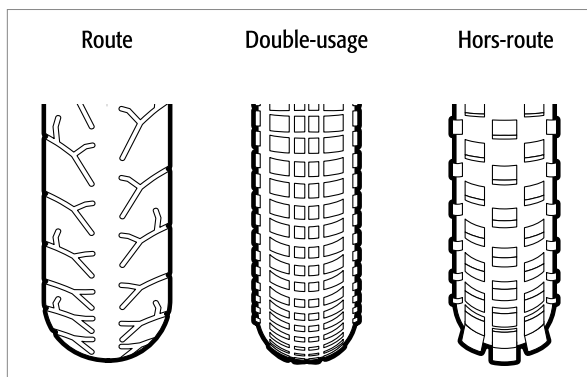


Illustration : SAAQ

8.2

Les pneus d'une motocyclette à deux roues doivent être conçus pour comporter une bande de roulement arrondie et porter l'inscription M/C sur ses flancs. Un pneu de voiture comportant une bande de roulement plate n'est pas approprié pour une motocyclette qui doit être inclinée pour prendre un virage.

À noter qu'une motocyclette à trois roues ou une motocyclette avec une paire de roues auxiliaires pourrait avoir des pneus avec une bande de roulement plate si le fabricant du véhicule, ou de l'ensemble de conversion, le recommande.

8.3

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).

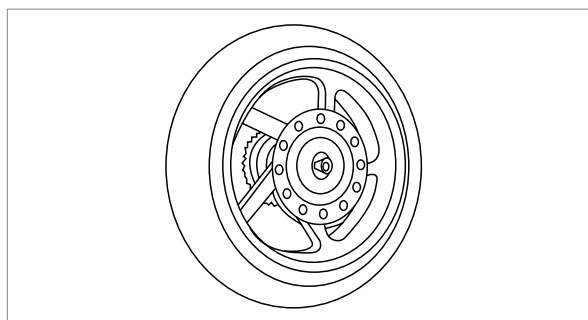


Illustration : SAAQ

8.4

Chaque pneu doit être installé à l'endroit où il est désigné par son fabricant (avant, arrière, gauche ou droit).

Le sens de rotation des pneus doit être respecté.

8.5

La largeur du pneu arrière ne doit pas être supérieure à 300 mm (11 13/16 po).

8.6

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).

8.7

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

8.8

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

8.9

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

8.10

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.

8.11

Si des roues et moyeux à serrage central (*center lock* ou *knock off*) sont utilisés, le propriétaire doit démontrer que le sens des filets (gauche/droite) et les instructions de serrage sont respectés. Aucun espaceur ne peut être ajouté entre la roue et le moyeu pour modifier la voie.

Attention : L'écrou central doit être serré selon le sens horaire du côté gauche et le sens antihoraire du côté droit.



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.

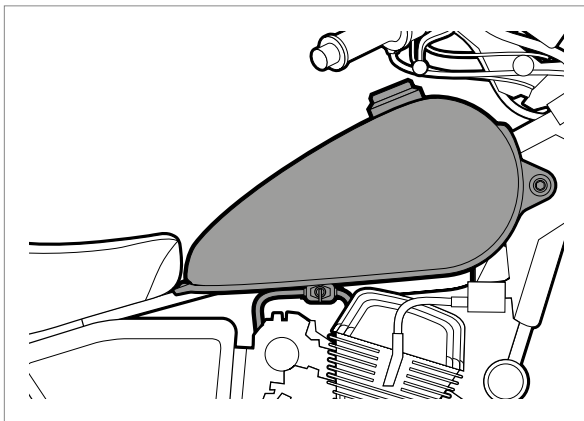


Illustration : SAAQ

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

Un robinet de service doit être installé 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 ou ses 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 contourner le silencieux.

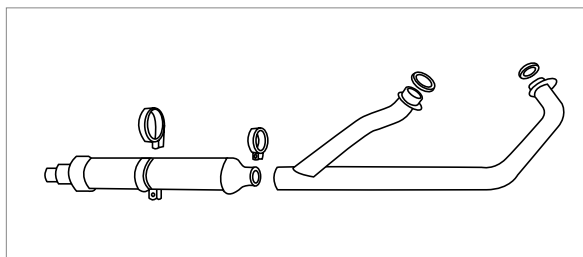


Illustration : SAAQ

Aucun des éléments du système d'échappement ne doit porter de mention selon laquelle il est conçu pour un usage hors route. Un agent de la paix pourrait utiliser le sonomètre pour vérifier que le niveau de décibels est sous la limite permise par la loi. L'attestation de vérification de la SAAQ n'établit pas la conformité du système d'échappement quant à son niveau sonore.

Les composants du système d'échappement doivent être adaptés au moteur en ce qui a trait à sa cylindrée et sa configuration.

10.2

Aucune des 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.

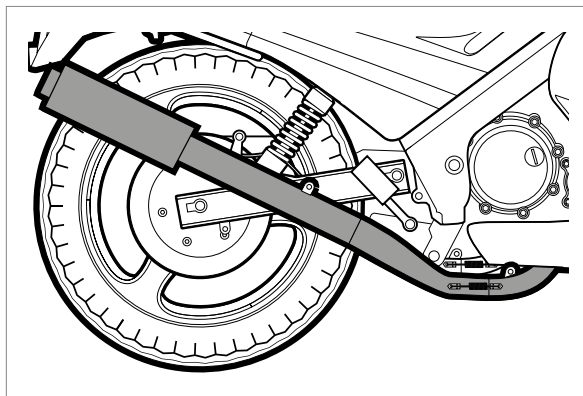


Illustration : The American Association of Motor Vehicle Administrators

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.

Un pare-chaleur est requis pour les composantes d'échappement qui pourraient être en contact avec les occupants.

11 GARDE-BOUE ET AILES

11.1

Afin de protéger les occupants des projections, une aile doit être présente sur chaque roue et couvrir la partie supérieure du pneu sur toute la largeur de la bande de roulement.

Chaque aile doit couvrir un angle minimal vers l'arrière. Cet angle est mesuré à partir de l'axe vertical, qui intercepte le centre de rotation de la roue. Une aile avant doit couvrir un angle d'au moins 75 degrés et une aile arrière doit couvrir un angle d'au moins 45 degrés. Même si les degrés des angles sont conformes, la SAAQ peut exiger des corrections si elle juge qu'une aile n'offre pas un niveau de protection adéquat. Veuillez vous référer aux schémas suivants.

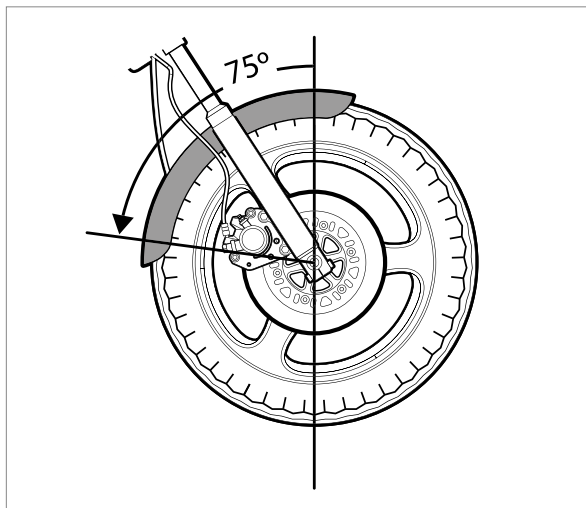


Illustration : SAAQ

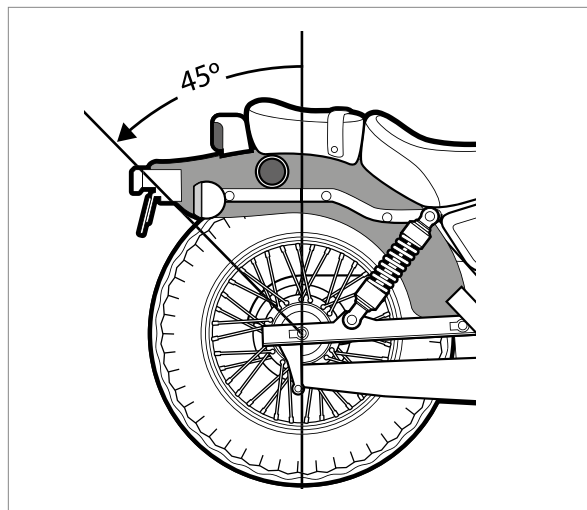


Illustration : SAAQ

11.2

Les garde-boue et les ailes 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

Le véhicule doit être pourvu d'un dispositif de retenue pour le passager, le cas échéant. Ce dispositif peut être une poignée, une sangle ou une barre et doit être positionné de façon à pouvoir être pris en main par le passager. Ces équipements peuvent être remplacés par un dossier.



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.

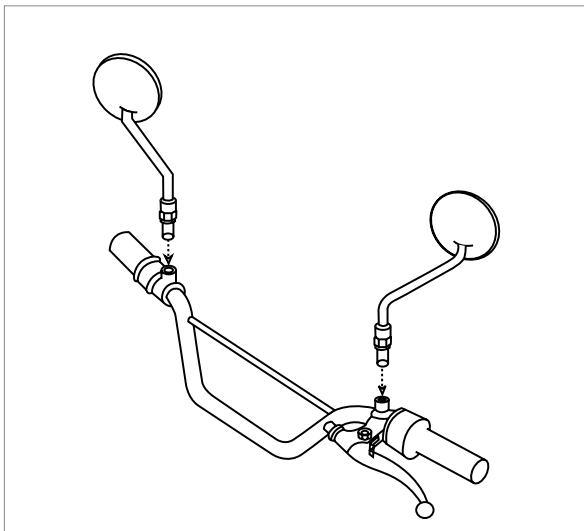


Illustration : SAAQ

14.2

La surface réfléchissante doit être d'au moins 81 cm² (12,5 po²) pour un rétroviseur plan ou 64,5 cm² (10 po²) pour un rétroviseur convexe.

14.3

Tout rétroviseur ne doit être ni cassé ni fêlé, et son tain ne doit pas être décollé sur plus de 10 % de la surface totale.

14.4

Aucun rétroviseur ne doit être obstrués de quelconque façon. Un rétroviseur positionné de manière à devoir effectuer un mouvement de bras pour le voir n'est pas accepté.

14.5

Chaque rétroviseur doit être orientable, selon les axes vertical et horizontal, et doivent demeurer dans la position choisie.

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 au moins 60 cm (23 5/8 po) du sol lorsque le véhicule est sans charge.

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

15.3

Lorsqu'un siège passager est présent, il doit être accompagné de repose-pieds et d'un dispositif de retenue.

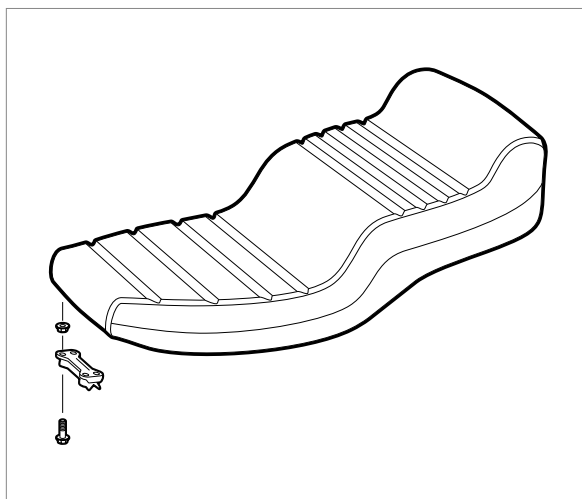


Illustration : SAAQ

16 GARDE-CHAÎNE OU GARDE-COURROIE

16.1

Lorsque l'entraînement final (lien entre la boîte de vitesse et la ou les roues arrière) se fait à l'aide d'une chaîne, celle-ci doit être recouverte sur toute sa partie supérieure.

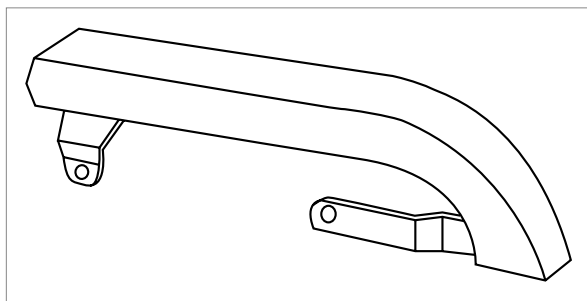


Illustration : SAAQ

16.2

Lorsque l'entraînement final se fait à l'aide d'une courroie, celle-ci doit être recouverte sur ses parties supérieure et inférieure.

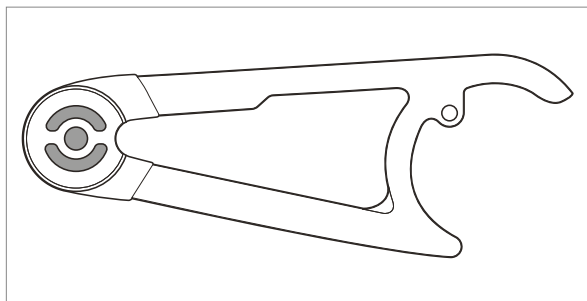


Illustration : SAAQ

16.3

L'entraînement primaire (lien entre le moteur et la boîte de vitesse) de la motocyclette doit être entièrement recouvert.

16.4

Un mécanisme d'ajustement de la tension dans la chaîne doit être prévu et des marquages doivent permettre de vérifier l'alignement de la roue.

16.5

Si la chaîne utilise un maillon d'attache rapide avec une pince à maillon (clip), la partie ouverte de celle-ci ne doit pas faire face à la direction vers laquelle la chaîne tourne.

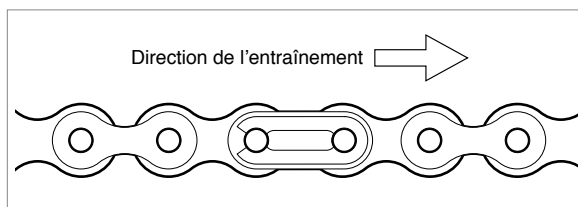


Illustration : SAAQ

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. Le mécanisme de retenue de la béquille doit être suffisamment ferme pour la retenir en position relevée malgré les vibrations causées par la route.

17.3

Il est recommandé d'installer un dispositif empêchant le moteur de fonctionner lorsque la béquille est rabais-sée et qu'un rapport de marche avant est engagé.

18 PARE-BRISE

18.1

Si un pare-brise est présent, il doit être solidement fixé et il ne doit pas présenter de défaut nuisant à la visibilité.

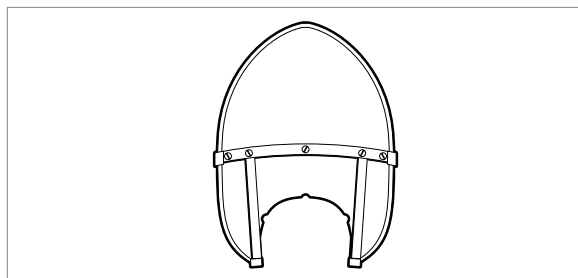


Illustration : SAAQ



18.2

La partie du pare-brise à travers laquelle une bonne visibilité du conducteur est requise doit être composée d'un vitrage de sécurité conforme à la norme ANSI Z26.1. Elle doit comporter l'inscription AS, suivie d'un des caractères suivants: 1, 6, 10, 11A ou 11C. À tout autre endroit, l'inscription AS, suivie des chiffres 5 ou 7, ou des nombres 12, 13 ou 14, peut aussi convenir.

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 rétroéclairé 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.

Ces instruments doivent afficher les valeurs avec un faible pourcentage d'erreur.

20.2

Un indicateur de vitesse et un odomètre dont la lecture se fait uniquement par GPS ne sont pas acceptés.

21 ÉCLAIRAGE

21.1

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

- un phare blanc à double intensité à l'avant, produisant un faisceau de route et un faisceau de croisement.

ou

- deux phares blancs à l'avant, l'un produisant un faisceau de route et l'autre produisant un faisceau de croisement. Ils doivent être disposés soit:
 - de manière verticale sur l'axe central

ou

- de manière à être montés à la même hauteur, de part et d'autre de l'axe central. Le bord de leur surface lumineuse peut être espacé d'un maximum de 20 cm (7 7/8 po).

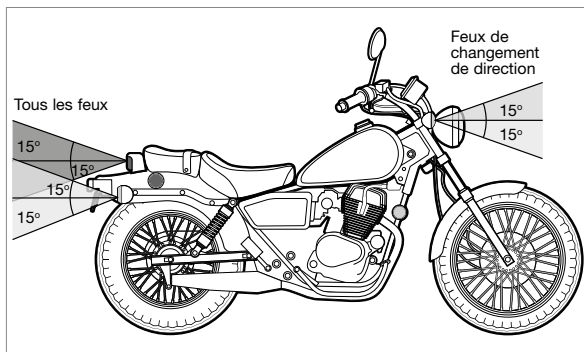
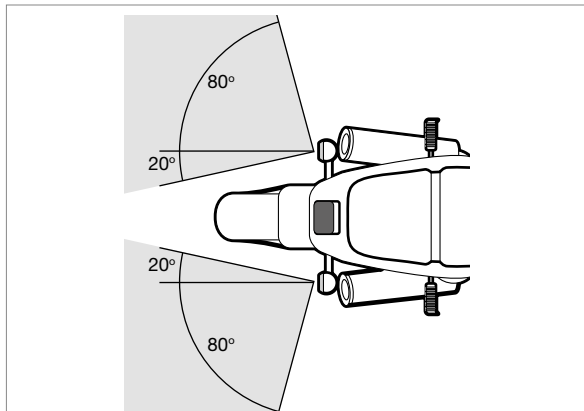
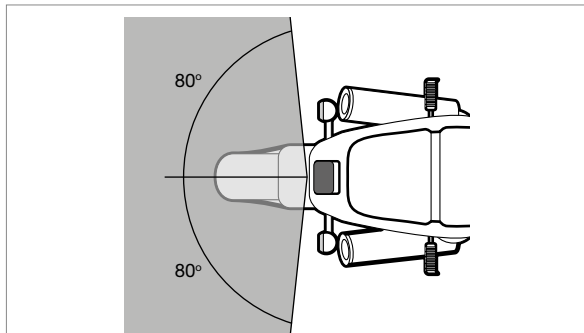
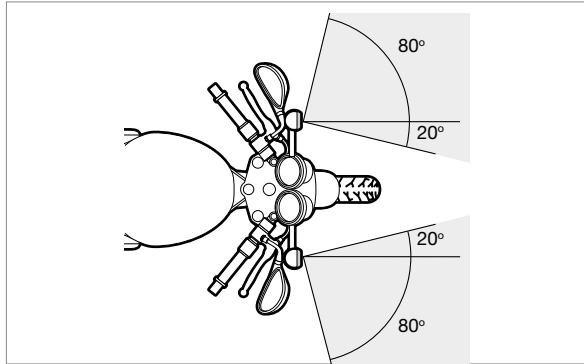
Le faisceau de croisement doit permettre de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 m (500 pi) en condition de faible luminosité.

En plus des phares de route et de croisement, des phares auxiliaires à l'avant (light bar) pourraient être acceptés.

- un feu de position arrière rouge situé sur l'axe central vertical, sauf si plusieurs 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);
- un feu de freinage rouge à l'arrière sur l'axe central vertical, sauf si plusieurs feux sont utilisés, auquel cas ils doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe central vertical;
- Lorsque le feu de freinage est combiné à un feu de changement de direction et qu'ils sont actionnés simultanément, la surface lumineuse du feu de freinage ne doit pas être réduite en-deçà de 50 cm² (7,75 po²);
- deux réflecteurs jaunes latéraux, dont un placé sur chaque côté, à la même hauteur, le plus près possible de l'avant;
- deux réflecteurs rouges latéraux, dont un placé sur chaque côté, à la même hauteur, le plus près possible de l'arrière;
- un réflecteur arrière rouge;
- un feu blanc, placé de façon à éclairer la plaque d'immatriculation arrière.



Les feux et réflecteurs à l'avant et à l'arrière de la motocyclette doivent être sans obstruction à l'intérieur des angles spécifiés sur les quatre figures suivantes :



21.2

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

21.3

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.

Ce circuit peut être muni d'un modulateur de phare à intensité variable. Visitez le site [Web](#) de la SAAQ pour plus d'informations à ce sujet.

21.4

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.

21.5

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

Note: Comme les images de cette section le montrent, la plaque d'immatriculation doit pouvoir être lue de gauche à droite et être disposée le plus possible à la verticale, à l'arrière de la moto.

21.6

La caisse adjacente d'une motocyclette doit être installée à droite de la motocyclette et être munie d'un réflecteur blanc à l'avant, d'un feu rouge et d'un réflecteur rouge à l'arrière, placés le plus près possible de l'extrémité droite de la caisse.

21.7

Le faisceau de croisement du ou des phares et le ou les feux de position arrière doivent être allumés en permanence lorsque la motocyclette est en mouvement.

21.8

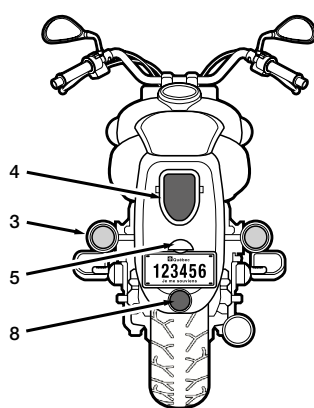
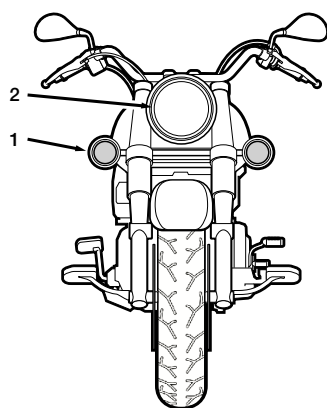
Les phares, les feux et les réflecteurs doivent être visibles à une distance d'au moins 150 m (500 pi).

21.9

Les ampoules doivent être du même type que celles prévues par le fabricant du bloc optique.

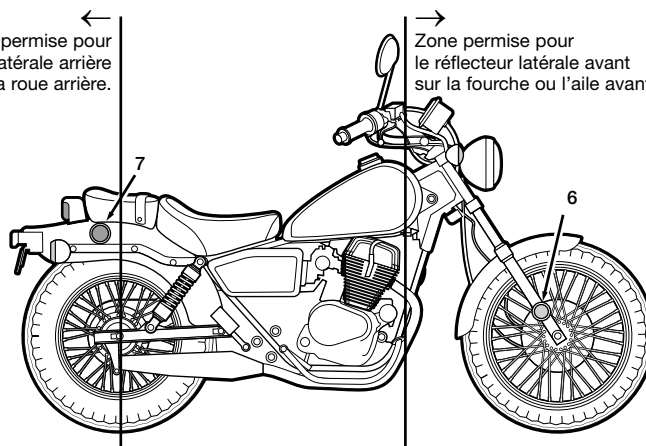


PHARES, FEUX ET RÉFLECTEURS – MOTOCYCLETTE À DEUX ROUES



←
Zone permise pour
le réflecteur latérale arrière
à l'arrière de l'axe de la roue arrière.

→
Zone permise pour
le réflecteur latérale avant
sur la fourche ou l'aile avant.



- 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



21.10

Une motocyclette munie de trois roues (deux roues arrière symétriques) doit être équipée des feux suivants :

À l'arrière

- Deux feux de position rouges et deux feux de freinage rouges, placés symétriquement par rapport à l'axe central, les plus espacés possible l'un de l'autre, et à une hauteur d'au moins 380 mm (15 po) du sol.
- Deux réflecteurs rouges, les plus espacés possible l'un de l'autre, et se trouvant à moins de 400 mm (15 ¾ po) des bords de la moto, à partir de sa partie la plus large.
- Le feu de freinage d'origine de la moto peut demeurer fonctionnel s'il se trouve sur l'axe central.
- Les feux de changement de direction doivent être aussi écartés que possible l'un de l'autre, de préférence sur les ailes des roues ajoutées.

La SAAQ peut exiger la désactivation ou le déplacement des feux originaux près de l'axe central, afin d'éviter qu'il puisse y avoir confusion dans les signaux.

À l'avant

La motocyclette doit, en plus d'être munie des feux requis pour une motocyclette à deux roues, être équipée de :

- Deux feux de position jaunes ou blancs à une hauteur minimale de 380 mm (15 po) du sol et aussi écartés que possible l'un de l'autre. Ce ne sont pas toutes les motocyclettes à deux roues qui sont pourvues de feux de position à l'avant. En cas d'absence, il faudra en prévoir, de préférence sur l'avant des ailes.

Note: Si les feux de position avant sont situés à plus de 400 mm (15 ¾ po) des bords extérieurs de la moto, à partir de sa partie la plus large, des réflecteurs blancs doivent être ajoutés à au plus 400 mm (15 ¾ po) du bord extérieur. Ces réflecteurs devraient de préférence être ajoutés sur l'avant des ailes.

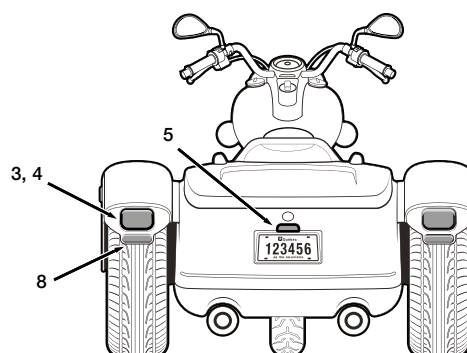
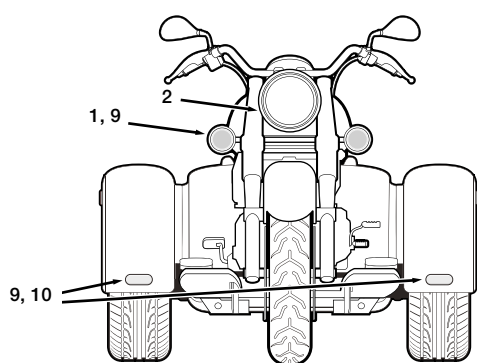
Sur les côtés

La motocyclette à trois roues doit être équipée des mêmes réflecteurs latéraux de chaque côté, soit :

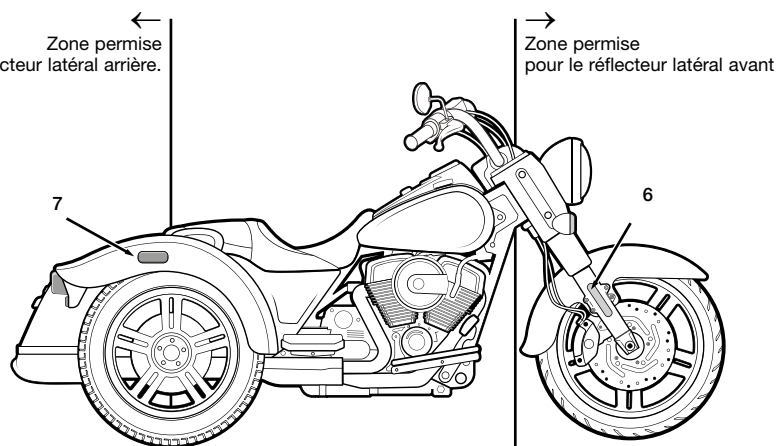
- un réflecteur jaune le plus près possible de l'avant;
- un réflecteur rouge le plus près possible de l'arrière.



PHARES, FEUX ET RÉFLECTEURS – MOTOCYCLETTE À TROIS ROUES OU ÉQUIPÉE DE ROUES DE MAINTIEN EN POSITION VERTICALE



←
Zone permise
pour le réflecteur latéral arrière.



→
Zone permise
pour le réflecteur latéral avant

- | | |
|----|---|
| 1 | Feux de changement de direction avant jaunes (possibilité de combiner avec 9) |
| 2 | Phare de route, phare de croisement |
| 3 | Feux de changement de direction arrière jaunes ou rouges (possibilité de combiner avec 4) |
| 4 | Feu arrière rouge et feu 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 | Réflecteurs arrière rouges |
| 9 | Feu de position avant jaune (voir section 21.10) |
| 10 | Réflecteurs avant blancs (voir note section 21.10) |



21.11

L'éclairage de la motocyclette dotée d'une paire de roues auxiliaires doit être conforme aux exigences du Bulletin technique n° 9 du Guide de vérification mécanique des véhicules routiers.

21.12

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, teintée ou peinte.
 - Tous les feux doivent être solidement fixés au véhicule et en bon état de fonctionnement.
 - Tous les feux doivent être conformes aux normes de la SAE (Society of Automotive Engineers Inc.) ou aux exigences de la norme 108 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* de Transports Canada.
- Un tableau indiquant le marquage requis pour chaque feu, phare ou réflecteur se trouve à l'annexe IV. Un élément d'éclairage obligatoire ne portant pas ce marquage sera refusé, à moins qu'il ne soit démontré qu'il réponde aux normes.

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 être située à la droite du guidon.

22.4

La commande de l'embrayage doit s'actionner à l'aide de la main 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.

Les instructions pour l'obtention d'une plaque de numéro d'identification du véhicule se trouvent à l'annexe V.

24 AUTORISATION DE CIRCULER

De façon générale, une motocyclette qui possède un cadre original et dont les composants proviennent d'un modèle de série peut circuler sans restriction.

Cependant, pour des raisons de sécurité, la SAAQ se réserve le droit d'interdire à toute motocyclette l'accès au réseau routier ou de restreindre leur circulation dans les zones de 70 km/h et moins.

Les motocyclettes conçues principalement pour un usage hors route ou les répliques de celles-ci ne sont pas autorisées à circuler sur le réseau routier. Cette interdiction s'applique par exemple aux motocyclettes de circuit ou d'accélération, aux motocross et aux motocyclettes extrêmes d'exposition.



ANNEXE I MESURES MINIMALES ET MAXIMALES (SECTION 1)

Société de l'assurance
automobile

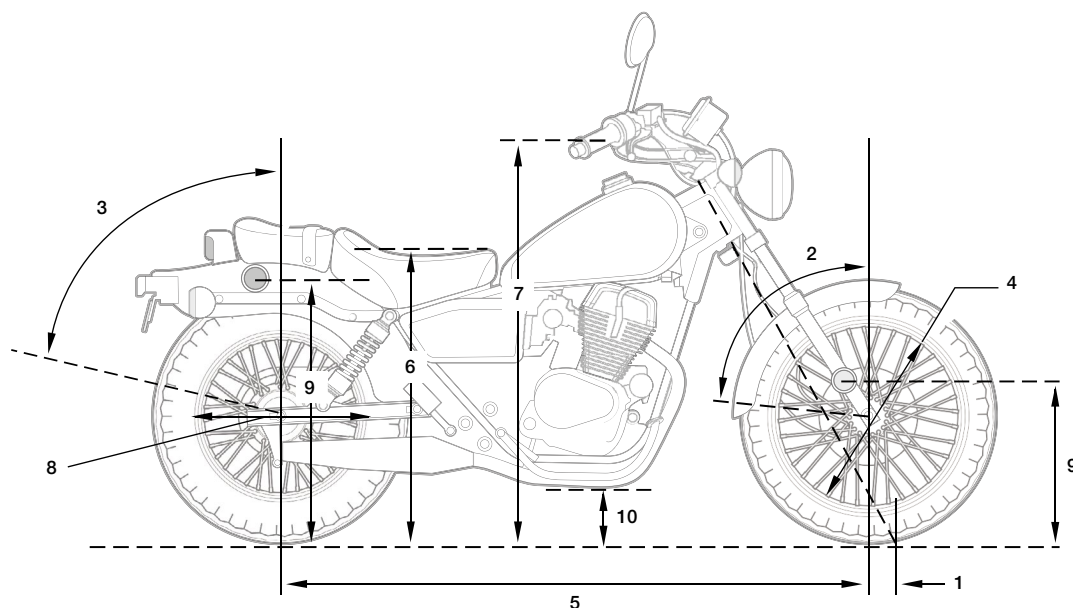
Québec

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 ☒ Cyclomoteur ☒ Motocyclette
(ou) NIV				



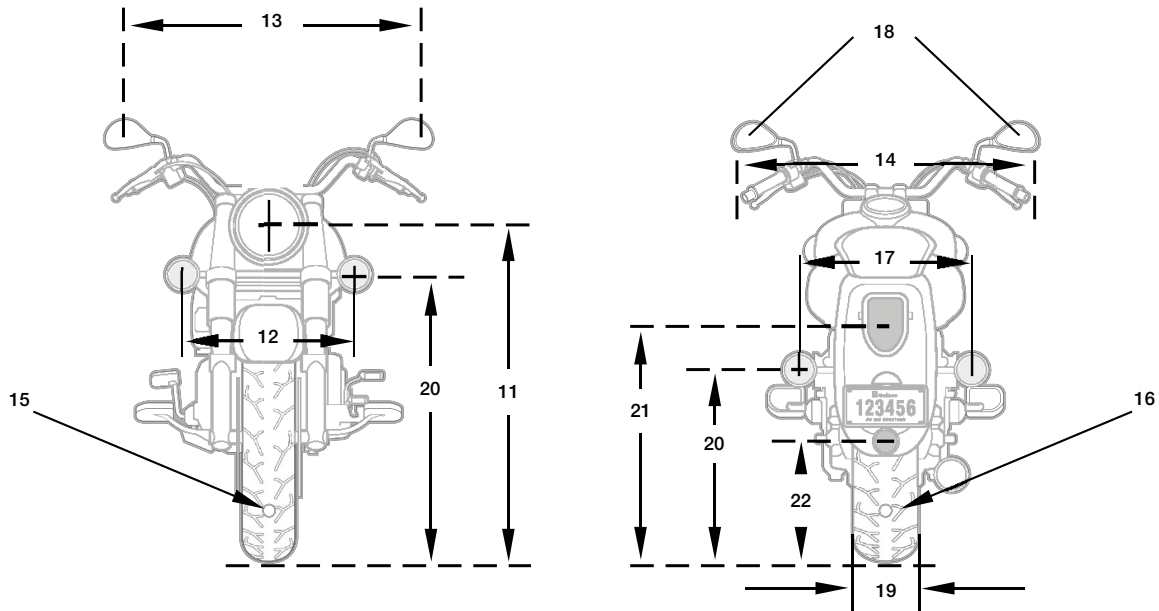
Normes à respecter

- 1 Mesure de la chasse: entre 6,3 cm (2,5 po) et 15,2 cm (6 po) (voir point 7.5)
- 2 Angle arrière de l'aile avant: 75° minimum
- 3 Angle arrière de l'aile arrière: 45° minimum
- 4 Diamètre de la jante de roue avant: 25 cm (10 po) minimum
- 5 Empattement: entre 101,6 cm (40 po) et 240 cm (94 ½ po)

- 6 Hauteur de la selle: 60 cm (23 5/8 po) minimum
- 7 Hauteur du guidon: 60 cm (23 5/8 po) maximum de plus que la mesure n° 6
- 8 Diamètre de la jante de roue arrière: 25 cm (10 po) minimum
- 9 Hauteur des réflecteurs latéraux: 38 cm (15 po) minimum et 152,4 cm (60 po) maximum
- 10 Garde au sol: 100 mm (4 po) minimum



ANNEXE I (SUITE) MESURES MINIMALES ET MAXIMALES (SECTION 2)



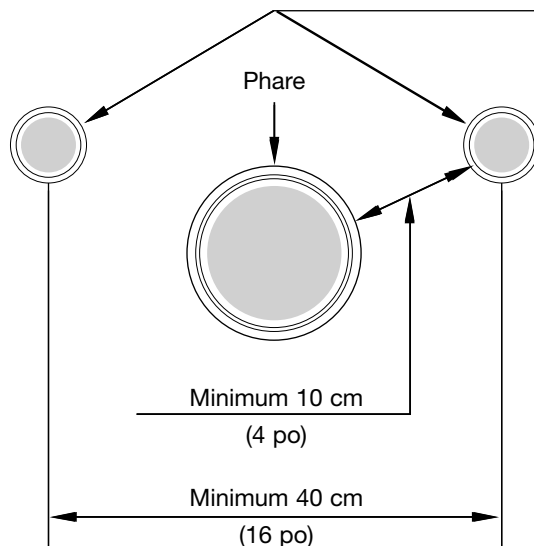
Normes à respecter

- | | |
|---|---|
| <p>11 Hauteur du phare avant: 56 cm (22 po) minimum et 137 cm (54 po) maximum</p> <p>12 Distance entre les feux de changement de direction avant: 40 cm (16 po) minimum</p> <p>13 Distance entre les rétroviseurs (centre-centre): 56 cm (22 po) minimum</p> <p>14 Largeur du guidon: 45 cm (17 ¾ po) minimum</p> <p>15 Profondeur de la rainure du pneu avant: 1,6 mm (2/32 po) minimum</p> <p>16 Profondeur de la rainure du pneu arrière: 1,6 mm (2/32 po) minimum</p> <p>17 Distance entre les feux de changement de direction arrière: 23 cm (9 po) minimum</p> | <p>18 Surface réfléchissante d'un rétroviseur (un des deux): 81 cm² (12,5 po²) de surface minimum (voir point 14.2)</p> <p>19 Largeur du pneu arrière: 300 mm (11 13/16 po) maximum</p> <p>20 Hauteur des feux de changement de direction avant et arrière: 38 cm (15 po) minimum et 210,8 cm (83 po) maximum</p> <p>21 Hauteur du feu de position arrière et du feu de freinage: 38 cm (15 po) minimum et 182,9 cm (72 po) maximum</p> <p>22 Hauteur du réflecteur arrière: 38 cm (15 po) minimum et 152,4 cm (60 po) maximum</p> |
|---|---|



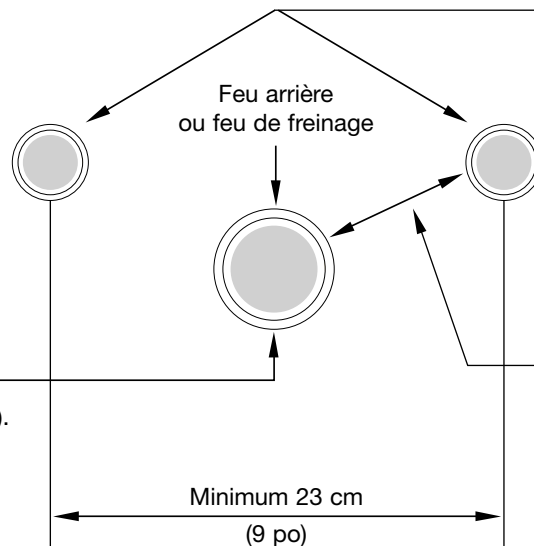
ANNEXE II FEUX DE CHANGEMENT DE DIRECTION DES MOTOCYCLETTES

À L'AVANT



Feux de changement de direction jaunes. Dans certains cas, ils sont jumelés avec les feux de position (ou feux de stationnement) avant. 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: 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 chaque feu doit être d'au moins 22 cm², pourvu que la somme des surfaces lumineuses soit d'au moins 23 cm² (3 1/2 po²) pour les feux de changement de direction et d'au moins 50 cm² (7,75 po²) pour les feux de freinage.



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.

Note: Veuillez vous assurer que la motocyclette n'a pas bougé durant les prises de mesures.

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 15).



ANNEXE IV TABLEAU DU MARQUAGE OBLIGATOIRE DES FEUX, PHARES ET RÉFLECTEURS

Description	Marquage SAE
Feux de changement de direction avant jaunes	SAE D (Possibilité de combiner avec P)
Phare de route/croisement	SAE M ou « Motorcycle »
Feux de changement de direction arrière jaunes ou rouges	SAE D, I ou I6
Feu de freinage rouge	SAE S ou S2
Feu de position arrière rouge	SAE T
Feu de plaque	SAE L
Réflecteurs latéraux avant jaunes	SAE A
Réflecteurs latéraux arrière rouges (souvent couplés aux feux de freinage/position)	SAE A
Réflecteur arrière rouge	SAE A
Phare auxiliaire (non obligatoire mais permis)	SAE C
Feu de position avant (lorsque requis)	SAE P
En l'absence des marquages spécifiés dans ce tableau, le propriétaire doit fournir la preuve de la conformité des feux, phares et réflecteurs présents sur la motocyclette.	



ANNEXE V INSTRUCTIONS POUR L'OBTENTION D'UNE PLAQUE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

1. Authentification policière

Le propriétaire doit communiquer avec le service de police de sa municipalité, qui procédera ou demandera à la Sûreté du Québec de procéder à l'authentification du véhicule.

Le service de police remplira le formulaire Vérification des pièces d'identification d'un véhicule et apposera des vignettes sur le véhicule. **Aucune plaque de numéro d'identification du véhicule ne sera délivrée sans ces vignettes.**

2. Demande de délivrance d'une plaquette de numéro d'identification du véhicule

Le propriétaire doit faire parvenir à la SAAQ une lettre contenant les renseignements suivants :

- la catégorie (remorque, automobile, motocyclette) et la masse nette (poids) du véhicule;
- s'il y a lieu, les transformations apportées au véhicule et la preuve d'achat du cadre;
- le nom du mandataire où il désire faire apposer la plaque.

Il doit joindre à sa demande :

- l'original du formulaire rempli par le mandataire ou le corps policier;
- un chèque ou un mandat-poste fait au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec. Ne pas envoyer d'argent comptant. Pour connaître le tarif*, vous pouvez consulter le site Web de la SAAQ au saaq.gouv.qc.ca/tarifs/ ou composer le 1 800 361-7620.

Il doit transmettre sa demande par courrier seulement, dans les 60 jours de la date de la signature du formulaire, à l'adresse suivante :

Division de la liaison avec les corps policiers

Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, secteur 41025
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Toute demande incomplète sera retournée à l'expéditeur.

Le délai de traitement des demandes pour l'obtention d'une plaque de numéro d'identification du véhicule est de 10 jours ouvrables.

3. Apposition de la plaque

La SAAQ transmet la plaque accompagnée d'une lettre au mandataire qui procédera à l'apposition. Celui-ci communiquera avec le propriétaire afin de fixer un rendez-vous.

Le propriétaire recevra une copie de cette lettre. Il aura un délai de 30 jours à partir de la date d'expédition de la lettre pour faire apposer la plaque sur le véhicule. Après ce délai, la plaque sera retournée à la SAAQ pour être annulée. Si l'obtention d'une plaque pour le véhicule est toujours nécessaire, il devra reprendre l'ensemble du processus.



ANNEXE V (SUITE)

INSTRUCTIONS POUR L'OBTENTION D'UNE PLAQUE DE NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Pour information :

Division de la liaison avec les corps policiers
Téléphone : 418 528-5400
Sans frais : 1 844 678-7148
Télécopieur : 418 643-1262
Courriel : SAAQ.DLCP-liaison@saaq.gouv.qc.ca

Renseignements

Par téléphone :

Montréal : 514 873-7620
Québec : 418 643-7620
Ailleurs : 1 800 361-7620
(Québec, Canada, États-Unis)

Par la poste :

Direction générale de l'expertise légale
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 SAAQ

saaq.gouv.qc.ca

Courriel de la Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules :

dgelsv@saaq.gouv.qc.ca

**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité