

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Arrêté du 3 août 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

NOR : DEVS0758852A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Vu le règlement n° 107 série 01 d'amendement, annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958, concernant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ;

Vu la directive 70/156/CEE du conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2006/40/CE du Parlement et du Conseil du 17 mai 2006 ;

Vu la directive 91/671/CEE, modifiée par la directive 2003/20/CE, relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules ;

Vu la directive n° 95/28/CEE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative au comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur ;

Vu la directive n° 96/96/CEE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2003/27/CE de la Commission du 3 avril 2003 ;

Vu la directive n° 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ;

Vu la directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 1997 concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2003/19/CE de la Commission du 23 mars 2003 ;

Vu la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment son article L. 114 ;

Vu le code de la route et notamment ses articles L. 323-1, R. 233-2, R. 317-6, R. 317-24, R. 321-1 à R. 321-4, R. 323-1 à R. 323-5 et R. 323-23 ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment ses articles 9 et 27 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 49-173 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu le décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes ;

Vu le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars et modifiant le code de la route ;

Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs ;

Vu l'arrêté du 26 février 1976 relatif à l'homologation des véhicules de transport en commun suivant les prescriptions du règlement n° 36 « Prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction des véhicules de transport en commun » annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 ;

Vu l'arrêté du 24 octobre 1984 modifié portant mise en application obligatoire de normes ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1994 relatif au contrôle des émissions d'échappement lors des visites techniques des véhicules automobiles, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 12 juillet 1996 ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 1994 modifié relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements ;

Vu l'arrêté du 18 octobre 1994 relatif à la limitation par construction de la vitesse maximale de certaines catégories de véhicules à moteur en service ;

Vu l'arrêté du 5 décembre 1996 modifié relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuie-tête dans les véhicules à moteur ;

Vu l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds ;

Vu l'arrêté du 25 février 2005 modifié relatif à l'extension à certaines catégories de véhicules à moteur de la limitation par construction de la vitesse maximale ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées du 4 avril 2007 ;

Vu l'avis du Conseil national des transports du 28 novembre 2006 ;

Sur la proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières et du directeur des transports ferroviaires et collectifs,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Les articles 7, 40-1, 54 à 59, 73, 81 à 84, 85 *bis*, 96 à 98 et 110 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé sont abrogés.

Art. 2. – Les articles 1^{er} à 6, 8 à 14, 16 à 18 *bis*, 19 à 28, 31 à 38, 40 à 43, 46, 47, 49, 51 à 53, 60, 61 à 63, 65, 67, 68, 72, 74, 76 à 80, 85, 94, 101 à 104 et 111 à 114 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé sont remplacés comme suit :

« *Art. 1^{er}.* – Champ d'application.

« Le présent arrêté s'applique aux véhicules à moteur employés normalement ou exceptionnellement au transport en commun de personnes conformément aux prescriptions du code de la route et des textes pris pour son application.

« Il prescrit des règles relatives à la construction, l'aménagement, l'équipement, l'entretien des véhicules et fixe des exigences portant sur leur exploitation.

« *Art. 2.* – Définitions.

« Le terme "transport en commun de personnes" désigne le transport de passagers au moyen d'un véhicule à moteur qui comporte plus de 9 places assises y compris celle du conducteur.

« Par transport en commun d'enfants, on entend le transport en commun de personnes au sens de l'alinéa précédent organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans quel que soit le motif du déplacement.

« Le terme "véhicules de transport en commun affectés aux services de transport public" désigne les autobus et les autocars affectés à des services réguliers ou à la demande définis par les articles 25 et 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ou, pour la région Ile-de-France, par l'article 1^{er} du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

« Le terme "personnes à mobilité réduite" désigne toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).

« Les véhicules de transport en commun de personnes comprennent les "autobus" et les "autocars" tels que définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

« Les "autobus" sont des véhicules conçus et aménagés pour être exploités exclusivement à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains défini à l'article 27 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. A la demande des autorités organisatrices de transports concernées, le préfet peut, après avis du ou des départements concernés, autoriser la circulation des autobus sur des voies situées à l'extérieur d'un périmètre de transports urbains. Ces véhicules ont des sièges, ainsi que des places destinées à des voyageurs debout ; ils sont agencés pour permettre les déplacements des voyageurs correspondant à des arrêts fréquents. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe I.

« Par “autobus de faible capacité” on entend un autobus dont le nombre de passagers ne dépasse pas 22, non compris le conducteur. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe A.

« Les “autocars” sont les véhicules à moteur conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes principalement assises. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classes II ou III.

« Par “autocar de faible capacité” on entend un autocar ne comportant pas de places debout et dont le nombre de passagers ne dépasse pas 22, non compris le conducteur. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe B.

« Lorsque les places aménagées pour recevoir les passagers sont disposées sur deux niveaux superposés, les véhicules sont désignés par “autocar à étage” ou “autobus à étage”.

« Lorsque les autocars ou les autobus sont composés d’un élément avant et d’un élément arrière communiquant avec le premier et articulé derrière lui de manière permanente, ils sont dénommés “autocars articulés” ou “autobus articulés”.

« Lorsque les places aménagées pour recevoir les passagers dans des autocars ou autobus articulés sont disposées sur deux niveaux superposés, les véhicules sont désignés par “autocars articulés à étage” ou “autobus articulés à étage”.

« TITRE I^{er}

« CARACTÉRISTIQUES DE CONSTRUCTION DES VÉHICULES

« CHAPITRE I^{er}

« Véhicules de transport en commun de personnes

« PREMIÈRE PARTIE

« Définitions

« Art. 3. – Aux fins du présent arrêté, on entend :

- « – par “autocar dérivé d’un autocar de faible capacité” un véhicule obtenu à partir de celui-ci par allongement de l’habitacle des passagers ;
- « – par “autocar dérivé d’un véhicule de transport de marchandises” un véhicule obtenu à partir d’une camionnette ou d’un camion-fourgon ;
- « – par “porte de service”, une porte utilisée par les passagers dans des conditions normales d’utilisation, le conducteur étant assis ;
- « – par “porte double”, une porte offrant deux ou l’équivalent de deux passages d’accès ;
- « – par “porte de secours”, une porte autre qu’une porte de service, destinée à n’être utilisée comme issue par les passagers que dans des circonstances exceptionnelles, et en particulier en cas de danger ;
- « – par “fenêtre de secours”, une fenêtre, non nécessairement vitrée, destinée à n’être utilisée comme issue par les passagers qu’en cas de danger ;
- « – par “fenêtre de secours double”, une fenêtre de secours qui, divisée en deux par une ligne verticale (ou un plan) imaginaire présente deux parties conformes aux prescriptions applicables, quant aux dimensions et à l’accès, à une fenêtre de secours normale ;
- « – par “dispositif d’évacuation des fumées”, des ouvertures disposées dans le toit du véhicule visant, en cas d’incendie, à assainir l’atmosphère à l’intérieur du véhicule pendant son évacuation par les passagers ;
- « – par “trappe d’évacuation des passagers”, une ouverture dans le plancher ou dans le toit destinée à n’être utilisée comme issue par les passagers qu’en cas de danger ;
- « – par “issue de secours”, une porte de secours, une fenêtre de secours ou une trappe d’évacuation des passagers ;
- « – par “issue”, une porte de service ou une issue de secours ;
- « – par “porte coulissante”, une porte dont l’ouverture et la fermeture s’effectuent uniquement par translation le long d’une ou de plusieurs glissières rectilignes ou sensiblement rectilignes ;
- « – par “plancher”, les parties de la carrosserie sur lesquelles se tiennent les passagers debout et reposent les pieds des passagers assis et du conducteur, ainsi qu’éventuellement les supports des sièges ;
- « – par “allée”, l’espace permettant aux passagers d’accéder, à partir d’un siège ou d’une rangée de sièges quelconques, à tout autre siège ou rangée de sièges, ou à tout passage d’accès desservant une porte de service quelconque. L’allée ne comprend pas l’espace qui s’étend devant un siège ou une rangée de sièges jusqu’à une distance de 65 cm, mesurée en avant du centre du dossier, à la hauteur du sommet du coussin et qui est destiné aux pieds des passagers assis ; elle ne comprend pas non plus les marches ni l’espace situé devant un siège ou une rangée de sièges et exclusivement destiné aux passagers occupant ce siège ou cette rangée de sièges ;
- « – par “poids à vide en ordre de marche”, le poids du véhicule tel que défini par l’article R. 312-1 du code de la route, le véhicule pouvant ne pas être équipé d’une roue de secours ;
- « – par “siège pliant”, un siège dont l’assise est relevable ou le dossier est rabattable autour d’axes dont la position est fixe par rapport au plancher ;
- « – par “siège basculant”, un siège dont la totalité peut tourner autour d’un axe horizontal ou sensiblement horizontal dont la position est fixe par rapport au plancher, ou dont l’assise et/ou le dossier peuvent tourner autour d’axes dont la position n’est pas fixe par rapport au plancher.

« – par “membre d’équipage”, une personne chargée de seconder le conducteur ou de remplir les fonctions d’hôtesse, de steward ou de guide.

« DEUXIÈME PARTIE

« **Spécifications générales**

« 1° **Dispositions générales**

« *Art. 4.* – Conditions de charge et de stabilité.

« La charge doit être répartie de telle sorte qu’à l’arrêt sur un sol horizontal la charge sous l’essieu (ou les essieux) avant soit au moins égale à :

« 25 % du poids total du véhicule à vide en ordre de marche, augmenté de 70 kg placés sur le siège du conducteur, cette valeur pouvant être ramenée à 20 % dans le cas des autocars à trois essieux dont deux sont directeurs, des autobus et des véhicules articulés ;

« 25 % du poids total du véhicule quand celui-ci est chargé à son poids maximal, avec un poids P sur chaque siège, un nombre de poids P correspondant au nombre de passagers debout autorisés répartis uniformément sur la surface S₁ qui leur est disponible, un poids égal à B réparti normalement dans les soutes à bagages de volume utile V et, le cas échéant, un poids égal à BX réparti normalement sur la surface du toit équipée pour le transport de bagages, et dont la projection sur un plan horizontal a une aire S. Cette valeur peut être ramenée à 20 % dans le cas des autocars à trois essieux dont deux sont directeurs, des autobus et des véhicules articulés.

« Les valeurs de P pour les différentes catégories de véhicules sont indiquées à l’article 6 ci-après :

« B (kg) doit être au moins égal, en valeur numérique, à 100 V pour les véhicules ne comportant pas de places debout ou 50 V pour les véhicules pouvant comporter des places debout, V étant exprimé en mètres cubes.

« BX (kg) doit être au moins égal, en valeur numérique, à 75 S, S étant exprimé en mètres carrés.

« La stabilité des véhicules doit être assurée, quelle que soit la configuration du chargement possible, sur des dévers de 25°. Cette prescription ne doit être vérifiée que dans le cas des véhicules dont au moins une partie du plancher est à plus de 150 cm du sol, véhicule en ordre de marche. Cette vérification peut être effectuée sur la base de la note de calcul donnée en annexe 3 au présent arrêté.

« *Art. 5.* – Surface disponible pour les passagers (véhicules autres que les autocars de faible capacité).

« *a)* On détermine la surface totale S₀ disponible pour les passagers en déduisant de la surface totale du plancher du véhicule ;

« – la surface de l’habitacle du conducteur ;

« – la surface des marches donnant accès aux portes et la surface de toute marche d’une profondeur inférieure à 30 cm ;

« – la surface de toute partie où il n’est pas possible de prévoir une place assise conforme aux prescriptions de l’article 32 ;

« – la surface de toute partie de la section articulée d’un véhicule articulé, dont l’accès est interdit par des garde-fous et (ou) des cloisons.

« Chacune de ces surfaces est mesurée à la hauteur de la partie inférieure des coussins du siège.

« *b)* On détermine la surface S₁ disponible pour les passagers debout en déduisant de S₀ ;

« – la surface occupée par les places assises ;

« – la surface occupée par les coffres ou les équipements spéciaux éventuels (composteurs, miséricordes, accoudoirs, etc.) ;

« – les planchers ayant une pente de plus de 6 % ; toutefois, dans les parties du véhicule situées en arrière d’un plan transversal disposé à 150 cm en avant de l’axe médian de l’essieu arrière, cette pente sera portée à 8 % ;

« – la surface de toutes les parties qui ne sont pas accessibles à un passager debout quand tous les sièges sont occupés ;

« – la surface de toutes les parties où la hauteur libre au-dessus du plancher est inférieure à 185 cm ou, pour la partie de l’allée située au-dessus et en arrière de l’essieu arrière et les parties qui s’y rattachent, à 175 cm (il ne sera pas tenu compte, à cet égard, des poignées ou sangles de maintien) ;

« – la surface s’étendant en avant d’un plan vertical passant par le centre de la surface du coussin du siège du conducteur (dans sa position la plus reculée) et par le centre du rétroviseur extérieur latéral droit, et, pour les autocars comportant des places debout, la surface de toutes les parties qui ne sont pas situées dans les allées ;

« – la surface des emplacements destinés aux fauteuils roulants lorsqu’ils sont réputés être occupés par des utilisateurs de fauteuils roulants.

« *Art. 6.* – Nombre de places.

« 1° Véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité :

« Pour ces véhicules, le nombre total de places N doit être inférieur ou égal au nombre N1 suivant :

$$a) N1 = \frac{Pt - (Pv + M)}{P}$$

« où :

« Pt est le poids total autorisé en charge du véhicule ;

« Pv est le poids à vide en ordre de marche du véhicule, augmenté de 70 kg pour le poids du conducteur ;

« M est le poids des marchandises transportables.

« Ce poids doit être au moins égal à la somme des poids B + BX définis à l'article 4 ;

« P est le poids forfaitaire, attribué à chaque personne transportée et à ses bagages à main ; pour les autobus, P = 65 kg, pour les autocars, P = 70 kg.

« Tous ces poids sont exprimés en kilogrammes.

« Par ailleurs, il doit être prévu un nombre A de places assises conformes aux prescriptions de l'article 32, au moins égal au nombre de mètres carrés de surface S_0 arrondi à l'unité la plus proche.

« En outre, pour ces mêmes véhicules, le nombre total de places N doit être inférieur ou égal aux quatre nombres suivants :

$$« b) N2 = A + \frac{S1 (m^2)}{s}$$

« où s, place nécessaire par passager debout, sera prise égale à 0,125 m² pour les autobus et à 0,15 m² pour les autocars pouvant transporter des passagers debout.

« c) N3, nombre déterminé par la condition que, toutes les places assises étant supposées occupées, le poids des éventuels passagers debout étant supposé uniformément réparti sur la surface S1, les soutes à bagages et, le cas échéant, la surface du toit équipée pour le transport de bagages étant affectés en leurs centres de gravité des poids forfaitaires minimaux B et BX définis à l'article 4, la charge sous chaque essieu ne dépasse pas celle qui a été autorisée lors de la réception du véhicule ou du châssis correspondant, et que son poids total n'excède pas son poids total autorisé en charge.

« d) N4 = A + m, étant ainsi défini ;

« Chaque passager debout doit disposer de mains courantes, barres ou poignées, en nombre suffisant pour s'y maintenir durant la circulation du véhicule. Le nombre m de ces aménagements représente la somme du nombre de poignées ou des dispositifs équivalents tels que définis à l'article 35, chaque barre verticale et chaque mètre de barre horizontale équivalent à cinq poignées.

« e) Dans le cas des autocars ;

$$« N5 = \frac{3}{2} A$$

« 2° Véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité :

« Le nombre total de places de ces véhicules doit être inférieur ou égal aux nombres N1 et N3 définis ci-dessus.

« Par ailleurs, les autobus de faible capacité peuvent comporter un nombre de places debout déterminé comme prévu au paragraphe 1° ci-dessus et tel que le nombre total de places soit inférieur ou égal aux nombres N2 et N4 définis ci-dessus. »

« 2° Prévention des risques d'incendie

« Art. 8. – Généralités.

« L'ensemble du véhicule doit être de construction soignée et présenter à l'usage toutes garanties de sécurité, notamment au point de vue du danger de l'incendie. En particulier, le châssis, le plancher, l'ossature du véhicule, les cloisons constituant les soutes et les éléments d'aménagement intérieur doivent être réalisés en matériaux résistant au feu.

« Dans le cas des autocars autres que les autocars de faible capacité, les matériaux d'aménagement intérieur du compartiment passagers énumérés en annexe I au présent arrêté doivent répondre aux dispositions de cette annexe relatives à leur comportement au feu.

« Art. 9. – Compartiment moteur.

« Par carburant, on entend tous les combustibles destinés à la propulsion du véhicule ou à son chauffage. L'équipement des véhicules utilisant comme source d'énergie le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou le gaz naturel véhicule (GNV dit GNC) est soumis aux prescriptions particulières définies par les arrêtés du ministre des transports, ainsi qu'aux prescriptions des articles 9 à 12 qui ne leur sont pas contraires.

« Dans le cas des véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, aucun matériau d'insonorisation inflammable, c'est-à-dire non conforme aux dispositions de l'annexe I du présent arrêté applicables aux matériaux d'insonorisation, ne doit être utilisé dans le compartiment moteur, sauf s'il est recouvert d'un revêtement imperméable et résistant au feu et résistant durablement aux méthodes de nettoyage couramment utilisées pour les moteurs. Si le matériau d'insonorisation est susceptible de s'imprégner de carburant ou de lubrifiant sans être recouvert d'un tel revêtement, un système de détection d'un incendie éventuel doit être installé dans le compartiment moteur.

« On doit veiller à éviter, autant que possible, que du carburant ou des fluides inflammables puissent s'accumuler dans une partie quelconque du compartiment moteur soit en donnant au compartiment moteur la conformation appropriée, soit en aménageant des orifices d'évacuation.

« Un écran d'un matériau isolant thermique doit être disposé entre le compartiment moteur ou toute autre source de chaleur (telle qu'un dispositif destiné à absorber l'énergie libérée lorsqu'un véhicule descend une longue déclivité, par exemple un ralentisseur, ou un dispositif de chauffage de l'habitacle, à l'exception d'un dispositif fonctionnant par circulation d'eau chaude) et le reste du véhicule.

« L'évacuation des gaz doit être effectuée et le tuyau d'échappement disposé de manière à éviter que les gaz d'échappement ne pénètrent à l'intérieur du véhicule soit en s'infiltrant à travers les parois, soit en entrant par les issues.

« Le nécessaire sera fait pour que les gaz, vapeurs et fumées provenant du compartiment moteur ne puissent s'infiltrer à l'intérieur de la caisse.

« *Art. 10.* – Orifices de remplissage des réservoirs à carburant.

« Les orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent être accessibles que de l'extérieur du véhicule. Ils ne doivent pas non plus être placés de telle manière que le carburant risque de couler sur le moteur ou sur l'échappement lors du remplissage, ni se trouver dans le compartiment moteur.

« De plus, sur les véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, les axes des orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent pas se trouver à moins de 50 cm d'une ouverture de porte lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence et de 25 cm lorsqu'il est destiné à contenir du gazole, du gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou du gaz naturel véhicule (GNV dit GNC).

« Sur les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, ces orifices ne doivent pas se trouver sous l'ouverture d'une porte.

« Si l'orifice de remplissage est situé sur les parties latérales du véhicule, le bouchon en position fermée ne doit pas former saillie par rapport aux surfaces adjacentes de la carrosserie. Toutefois, dans le cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, une saillie n'excédant pas 3 cm et de forme doucie pourra être admise.

« *Art. 11.* – Réservoirs à carburant.

« Les réservoirs à carburant doivent être situés à l'extérieur des compartiments réservés aux passagers, aux bagages, aux marchandises ou au moteur. Ils doivent être séparés de ces compartiments par une paroi résistante continue et résistante au feu.

« Ils doivent être disposés de façon telle qu'aucune fuite ne puisse atteindre l'un de ces compartiments.

« Ils doivent être solidement fixés à des ferrures solidaires de la structure du véhicule.

« Tous les réservoirs à carburant du véhicule doivent être disposés de manière à être protégés par la structure en cas de collision. Aucune partie d'un réservoir à carburant, à l'exclusion des tubulures de remplissage, ne doit se trouver à moins de 60 cm de l'avant et à moins de 30 cm de l'arrière du véhicule. Il ne devra pas y avoir d'éléments faisant saillie, d'arêtes vives, etc., à proximité des réservoirs.

« Aucune partie d'un réservoir à carburant ne doit faire saillie au-delà de la largeur hors tout de la carrosserie.

« *Art. 12.* – Systèmes d'alimentation en carburant.

« Aucun appareil servant à l'alimentation en carburant ne doit être placé dans l'habitacle du conducteur ou dans le compartiment passagers.

« Les canalisations de carburant et toutes les autres parties du système d'alimentation en carburant doivent être disposées de telle manière qu'elles soient protégées contre les risques de chocs, frottements, échauffement et corrosion. Les canalisations de carburant ne doivent pas subir de contraintes anormales du fait des torsions, flexions ou vibrations de la structure du véhicule ou du groupe moteur.

« Les raccords des tuyaux souples ou flexibles aux parties rigides du système d'alimentation en carburant doivent être conçus et fabriqués de manière à rester étanches dans les diverses conditions d'utilisation du véhicule, malgré les torsions, flexions ou vibrations de la structure du véhicule ou du groupe moteur.

« Le carburant provenant de fuites d'une partie quelconque du système ne doit jamais pouvoir s'écouler sur le dispositif d'échappement ou d'autres sources importantes de chaleur, ni s'accumuler en un point quelconque du véhicule.

« *Art. 13.* – Circuits électriques.

« Tous les câbles doivent être bien isolés ; ils doivent comme tout l'appareillage électrique pouvoir supporter les conditions de température et d'humidité auxquelles ils seront exposés. Dans le compartiment moteur, on accordera une attention particulière à leur aptitude à supporter la température, la vapeur et les hydrocarbures auxquels ils seront exposés.

« Aucun câble utilisé dans un circuit électrique ne doit transmettre un courant d'une intensité supérieure à celle pour laquelle il est conçu, compte tenu de son mode de montage et de la température ambiante maximale.

« Tout circuit électrique alimentant un appareil autre que le démarreur, le circuit d'allumage (allumage commandé), les bougies de préchauffage, à l'exception du circuit de commande de leur relais d'alimentation, le dispositif d'arrêt du moteur, le ralentisseur, à l'exception de son circuit de commande, le circuit de charge et la ligne de masse de la batterie, doit comporter un fusible ou un coupe-circuit. Cependant, les circuits alimentant des appareils à faible consommation peuvent être protégés par un fusible ou un coupe-circuit commun, sous

réserve que son intensité nominale ne dépasse pas 16 A. Par ailleurs, les fusibles ou coupe-circuits protégeant les dispositifs d'éclairage et de signalisation doivent être groupés et repérés dans au plus deux endroits accessibles. Dans le cas où ces circuits incluent des composants électroniques il est admis que la protection électrique de ces circuits soit assurée par des systèmes intégrés.

« Tous les câbles et leurs boîtes de dérivation doivent être bien protégés et fixés solidement de telle sorte qu'ils ne puissent pas être endommagés par coupure, corrosion ou frottement.

« Sur les autocars autres que les autocars de faible capacité, les conducteurs électriques doivent être conformes aux dispositions de l'annexe I du présent arrêté relatives à leur comportement au feu.

« *Art. 14.* – Batteries.

« Toutes les batteries doivent être solidement fixées et accessibles.

« Le logement de la batterie doit être isolé du compartiment passagers et de l'habitacle du conducteur par un paroi étanche protégée contre les corrosions et ne doit pas permettre l'accumulation de gaz émis par la batterie. »

« *Art. 16.* – Matériaux.

« La présence, à moins de 10 cm du dispositif d'échappement ou de toute autre source importante de chaleur, de matériaux non conformes aux dispositions de l'annexe I du présent arrêté en ce qui concerne la vitesse de propagation horizontale de flamme ou non conçus pour résister aux températures susceptibles d'être observées à ces endroits n'est admise que si les matériaux sont efficacement protégés.

« *Art. 17.* – Extincteurs d'incendie (emplacement).

« Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour installer le ou les extincteurs décrits à l'article 64 du présent arrêté. Ce ou ces emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers ; l'un au moins sera disposé à proximité du conducteur.

« *Art. 18.* – Boîtes de premier secours (emplacement).

« Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour la ou les boîtes de premier secours décrites à l'article 65 du présent arrêté.

« Ces emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers et d'un accès facile.

« *Art. 18 bis.* – Dispositifs d'évacuation des fumées.

« Dans les autocars autres que les autocars de faible capacité, il doit exister un moyen d'évacuer les fumées résultant d'un incendie.

« On peut considérer cette condition comme remplie dans les deux cas suivants :

« 1° Le véhicule possède des dispositifs d'évacuation des fumées situés dans le toit et ayant chacun une surface supérieure ou égale à 0,1 m², dont deux au moins sont séparés l'un de l'autre par une distance supérieure ou égale à 40 % de la longueur totale du véhicule.

« La surface cumulée de ces dispositifs doit être supérieure ou égale à 1 % de la surface du plancher du véhicule. Une trappe d'évacuation des passagers dans le toit peut constituer un tel dispositif.

« La valeur à prendre en compte pour chaque surface est la surface de la plus petite enveloppe qui permettrait de boucher la ou les ouverture(s) de la trappe, lorsque cette ou ces ouverture(s) sont à leur maximum.

« 2° Le véhicule possède une trappe d'évacuation des passagers dans le toit en tout ou partie située entre le quart et les trois quarts de sa longueur.

« Dans les deux cas, l'ouverture individuelle de chaque dispositif doit pouvoir être assurée manuellement par toute personne se trouvant à proximité par l'action sur une ou des commandes clairement identifiées de couleur rouge.

« 3° Issues

« *Art. 19.* – Nombre.

« Tout véhicule doit avoir au moins deux portes distinctes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service, soit, dans le cas d'un véhicule de transport en commun de personnes de faible capacité, une double porte de service.

« Pour la suite du présent article et du suivant, une double porte de service comptera pour deux portes de service, et une fenêtre de secours double pour deux fenêtres de secours.

« Dans tout véhicule, les issues (non comprises les trappes d'évacuation des passagers) doivent être au moins au nombre de trois pour un nombre de places inférieur ou égal à 15 (non compris le conducteur) ; ce nombre est majoré d'une unité par tranches entamées de 15 places supplémentaires.

« Dans le cas des véhicules articulés, chaque tronçon rigide du véhicule sera traité comme un véhicule séparé pour le calcul du nombre minimal d'issues à prévoir. Il sera déterminé un nombre de passagers pour le tronçon situé en avant et un nombre de passagers pour le tronçon situé en arrière du plan d'articulation, les passagers transportés, le cas échéant, sur la section articulée pouvant être affectés à l'un ou l'autre tronçon, ou par moitié à chacun d'entre eux, au choix du constructeur.

« De plus, tout autocar articulé doit avoir dans le premier tronçon au moins deux portes distinctes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service. Le deuxième tronçon doit avoir

au moins une porte de service si le nombre de places de ce tronçon est inférieur ou égal à 60. Si le nombre de places du deuxième tronçon est supérieur à 60, celui-ci doit avoir au moins deux portes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit une double porte de service.

« Dans le cas des autobus, le nombre minimal de portes de service doit être le suivant :

NOMBRE DE PLACES (non compris le conducteur)	NOMBRE MINIMAL de portes de service
Au plus 22.....	1
De 23 à 60.....	2
De 61 à 95.....	3
Plus de 95.....	4

« Enfin, si l'habitacle du conducteur ne communique pas avec l'intérieur du véhicule, il doit s'y trouver deux issues, qui ne doivent pas être aménagées sur la même paroi latérale ; si l'une de ces issues est une fenêtre, celle-ci doit satisfaire aux prescriptions énoncées à l'article 21 pour les fenêtres de secours.

« Art. 20. – Emplacement des issues.

« a) *Véhicules de transport en commun
de personnes de faible capacité*

« Dans les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, la ou les portes de service doivent être situées sur le côté droit ou sur la face arrière du véhicule. Les issues doivent être placées de telle manière qu'il y en ait au moins une de chaque côté du véhicule et au moins une dans chacune des moitiés avant et arrière du compartiment destiné aux passagers.

« b) *Autres véhicules*

« Dans les autres véhicules, la ou les portes de service doivent être situées sur le côté droit du véhicule et une d'entre elles au moins doit être disposée dans la moitié avant du véhicule. Cette condition peut ne s'appliquer qu'à son passage d'accès. L'autre porte ou au moins l'une des autres portes doit être située dans sa moitié arrière, de telle sorte que la distance entre les axes verticaux médians des deux portes, mesurée parallèlement au plan longitudinal médian du véhicule, ne soit pas inférieure à 40 % de la longueur hors tout du véhicule.

« Les prescriptions du premier alinéa du présent article sont applicables au premier tronçon d'un autocar articulé. La longueur du premier tronçon étant définie comme la distance entre l'avant hors tout du véhicule et l'axe médian de la section articulée. De même, la ou les portes du deuxième tronçon doit ou doivent être situées sur le côté droit du véhicule. Si le tronçon est équipé de deux portes distinctes, la distance entre les axes verticaux médians des deux portes, mesurée parallèlement au plan longitudinal du second tronçon, ne doit pas être inférieure à 40 % de la longueur du second tronçon. La longueur du deuxième tronçon étant définie comme la distance entre l'axe médian de la section articulée et l'arrière hors tout du véhicule.

« Lorsque les deux portes visées au premier alinéa de l'article 19 sont situées d'un même côté du véhicule, il doit exister au moins deux issues de secours du côté opposé. Les issues doivent être placées de telle manière que leur nombre soit sensiblement égal de chaque côté du véhicule. Les issues situées d'un même côté du véhicule doivent être régulièrement réparties sur la longueur de celui-ci. Il est permis d'aménager une porte de secours sur la paroi arrière du véhicule.

« Dans les autocars autres que les autocars de faible capacité, au moins une issue doit être située soit sur la paroi arrière, soit sur la paroi avant ; cette issue peut aussi être une trappe d'évacuation des passagers.

« c) *Fenêtres de secours*

« Pour tous les véhicules, la répartition globale des fenêtres de secours sur les deux faces latérales doit être sensiblement équilibrée ; l'une de celles-ci peut être située sur la face arrière du véhicule.

« Art. 21. – Dimensions minimales.

« Les différents types d'issues doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

	AUTOBUS	AUTOCAR		OBSERVATIONS
		Normal	De faible capacité	
Porte de service : Hauteur (cm)	175	165 (3)	150 (1) (2)	

	AUTOBUS	AUTOCAR		OBSERVATIONS
		Normal	De faible capacité	
Largeur (cm).....		Porte simple : 60 Porte double : 120		Dans les autocars de faible capacité, la largeur peut être réduite de 25 cm là où la présence de passages de roues faisant saillie ou le mécanisme de servo-commande d'une porte l'exigent ; toutefois, la largeur de 60 cm doit être respectée à une hauteur minimale de 60 cm au-dessus du point le plus bas de l'ouverture de la porte. Dans tous les véhicules, la largeur peut être réduite d'au plus 10 cm sur une hauteur de 1 mètre au-dessus de la première marche.
Porte de secours : Hauteur (cm)..... Largeur (cm).....		120 (1) 55		Dans les autocars de faible capacité, la largeur peut être réduite de 25 cm là où la présence de passages de roues faisant saillie l'exige, à condition que la valeur de la largeur de 55 cm soit respectée à une hauteur minimale de 60 cm au-dessus du point le plus bas de l'ouverture de la porte. Dans ces mêmes véhicules, l'ouverture minimale de la porte de secours pourra être constituée d'un parallélogramme de petits côtés égaux à 55 cm, horizontaux, tels que la projection verticale de l'un sur l'autre recouvre au moins la moitié de ce dernier, et d'une hauteur verticale de 120 cm.
Fenêtre de secours ou trappes d'évacuation des passagers : dimensions rectangulaires (cm x cm)		50 x 70 ou 140 x 35		Une surface pseudo-rectangulaire de 45 cm x 60 cm (5) ayant des angles arrondis au rayon de 15 cm doit rester libre de tout profillement (sièges, barres ou autres aménagements) jusqu'à une distance de 40 cm de l'issue, mesurée perpendiculairement à celle-ci.
<p>(1) Dans les autocars de faible capacité, la hauteur peut être réduite dans les deux angles supérieurs par des arrondis d'un rayon maximal de 15 cm.</p> <p>(2) Dans les autocars de faible capacité, une hauteur minimale de 140 cm pourra être admise si la largeur de la porte est au moins égale à 75 cm.</p> <p>(3) Dans les autocars dérivés d'autocars de faible capacité ou de véhicules de transport de marchandises, cette hauteur pourra être ramenée à 150 cm.</p> <p>(4) <i>Supprimé.</i></p> <p>(5) Ou surface de 115 cm x 35 cm.</p>				

« Art. 22. – Prescriptions techniques relatives aux portes

« a) Prescriptions applicables à toutes les portes

« Toutes les portes équipant un véhicule de transport en commun de personnes doivent répondre aux conditions suivantes, quel que soit leur mode d'ouverture :

« Sur tous les véhicules, elles doivent être disposées et dimensionnées de façon à résister, en position de fermeture, à toute pression ou à toute poussée provenant des personnes transportées ; l'ensemble de leurs attaches, charnières et serrures, en particulier, doit être disposé de façon à les empêcher de s'ouvrir inopinément sous l'effet des actions dynamiques s'exerçant sur le véhicule en marche. Les portes latérales battantes doivent s'ouvrir d'arrière en avant.

« Le débattement des portes ne doit en aucun cas affecter les plates-formes qui, à l'intérieur du véhicule, peuvent être partiellement occupées par des passagers debout ; en position ouverte les portes ne doivent ni causer de gêne à la descente des passagers, ni risquer de se refermer sous leur afflux. Il ne doit pas y avoir à la partie intérieure des portes de dispositif rabattable sur les marches intérieures quand la porte est fermée.

« Toutes les portes doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt. Toutefois cette prescription ne doit pas être interprétée comme excluant la possibilité de verrouiller une porte de l'extérieur à condition qu'elle puisse toujours être ouverte de l'intérieur.

« La disposition de toutes les commandes intérieures d'ouverture des portes doit les protéger contre les risques de mise en œuvre intempestive, notamment par poussée ou par pression des passagers transportés. Ainsi, si les commandes sont des poignées ou des manettes, l'ouverture des portes ne devra s'obtenir, de l'intérieur du véhicule, que par levée des poignées ou traction des manettes, à moins que ces commandes ne soient spécialement protégées.

« Chaque porte commandée doit être équipée de deux commandes, dites commandes “de secours”, situées l’une à l’intérieur du véhicule, et l’autre à l’extérieur, et dans un logement en retrait.

« Dans le cas où le dispositif de fermeture d’une porte est asservi ou assisté, la commande de secours doit toujours permettre d’ouvrir cette porte quel que soit le niveau de la réserve du ou des fluides d’assistance ou la tension d’alimentation en énergie électrique et quel que soit le degré d’ouverture de la porte ; le délai s’écoulant entre l’action d’une commande d’ouverture et la possibilité d’ouverture effective d’une porte ne doit pas être supérieur à 8 secondes.

« Toute interruption d’alimentation en énergie du véhicule ne doit pas avoir pour conséquence de commander l’ouverture rapide ou la fermeture de la porte, ni d’entraver l’ouverture manuelle de celle-ci.

« Les portes dont la cinématique favorise l’éjection des passagers transportés sous leur poussée, en cas de chute de pression du fluide d’assistance ou/et de fermeture incomplète, doivent être signalées au tableau de bord par un témoin s’allumant dans l’un ou/et l’autre cas. En circulation, ce signal visuel est complété par un signal sonore.

« Sur les autocars de faible capacité, dans le cas où l’espace réservé au siège du conducteur et aux sièges des passagers situés à côté du siège du conducteur ne communique pas avec le compartiment principal des passagers par un passage approprié, le compartiment principal réservé aux passagers comportera des issues répondant aux prescriptions de l’article 19 en ce qui concerne leur nombre et de l’article 20 ci-dessus en ce qui concerne leurs emplacements ; la porte du conducteur sera admise comme porte de secours pour les occupants des sièges situés à côté du conducteur à condition que celui-ci, le volant, le capot moteur, le levier des vitesses et la commande du frein à main, etc., ne représentent pas une obstruction trop importante. La porte de service prévue pour ces passagers doit être située sur le côté du véhicule opposé à celui où se trouve la porte du conducteur et sera admise comme porte de secours pour le conducteur ; les portes ainsi visées ne sont pas soumises aux prescriptions des articles 21 (Dimensions), 26 et 28 (Accès), 27 (Marches) et 35 c (Poignées de maintien) du présent arrêté.

« Les prescriptions de l’alinéa précédent peuvent être également appliquées d’une part aux autobus de faible capacité et d’autre part aux rangées transversales avant de véhicules de moins de 16 places, conducteur non compris, qui sont conformes aux prescriptions suivantes :

- « – tous les passagers doivent être transportés assis ;
- « – le nombre de rangées concernées ne doit pas excéder 4, y compris celle où se trouve le siège du conducteur ;
- « – les portes du véhicule doivent être en nombre suffisant pour permettre aux passagers d’accéder facilement à leur place dans ces rangées ainsi que pour leur permettre d’en descendre en toute sécurité. A cet effet ces portes doivent, en position d’ouverture, laisser libre un passage d’au moins 90 cm de haut et d’une surface au moins égale à 0,65 m² ; la hauteur du plancher du véhicule doit être à vide au plus égale à 30 cm, le seuil de la porte n’excédant pas 15 cm. Ces portes ne sont pas soumises aux prescriptions des articles 21 (Dimensions), 26 et 28 (Accès), 27 (Marches) et 35 c (Poignées de maintien) du présent arrêté ;
- « – l’accès aux places assises de ces rangées doit pouvoir s’opérer sans nécessiter de basculement de dossier ou de déplacement de siège ; en particulier chaque banquette ou chaque groupe de deux banquettes installées en vis-à-vis doit être desservi par deux portes, l’une à droite, l’autre à gauche ;
- « – le compartiment arrière éventuel réservé aux passagers comporte des issues répondant aux prescriptions des articles 19 et 20 du présent arrêté en ce qui concerne respectivement leur nombre et leurs emplacements.

« b) Prescriptions propres aux portes de service

« Toute porte de service commandée et son système de commande doivent être conçus de façon qu’une personne ne puisse être blessée par la porte ou coincée dans la porte quand elle se ferme.

« A l’exception des commandes situées dans la zone du conducteur et des commandes de secours de portes de service commandées, toute commande ou tout dispositif d’ouverture d’une porte de service depuis l’intérieur d’un véhicule autre qu’un véhicule de transport en commun de personnes de faible capacité doit se trouver entre 100 cm et 150 cm de la surface supérieure du plancher ou de la marche la plus proche de cette commande.

« Toute commande ou dispositif d’ouverture d’une porte de service depuis l’extérieur doit se trouver entre 100 cm et 150 cm du sol quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal, la pression de suspension le cas échéant étant la pression normale d’utilisation spécifiée par le constructeur et à 50 cm maximum de la porte.

« Les commandes de secours des portes de service commandées placées à l’intérieur du véhicule doivent être placées sur la porte ou à moins de 30 cm de celle-ci et à au moins 160 cm au-dessus de la première marche.

« Si la visibilité directe n’est pas suffisante, il doit être installé des dispositifs optiques permettant au conducteur de bien voir, de son siège, les abords intérieurs immédiats de toutes les portes de service et les abords extérieurs de chaque porte de service latérale. Toutefois, pour les portes situées dans le tronçon arrière des véhicules articulés, de tels dispositifs peuvent être remplacés par le caractère automatique de fonctionnement de la porte ; celui-ci nécessite des bords de porte sensibles ou à bourrelets élastiques de protection, des marches sensibles et un témoin de complètes ouverture et fermeture au tableau de bord.

« Dans le cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, les battants des portes de service situées sur la paroi arrière du véhicule ne doivent pas pouvoir s'ouvrir de plus de 115° ni de moins de 85°. Si la porte arrière n'a qu'un seul battant et empiète sur le tiers extérieur gauche de la largeur du véhicule, ses charnières doivent être du côté gauche du véhicule.

« c) *Prescriptions propres aux portes de secours*

« Toute commande ou dispositif d'ouverture d'une porte de secours depuis l'extérieur doit se trouver entre 100 cm et 150 cm du sol quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal, la pression de suspension le cas échéant étant la pression normale d'utilisation spécifiée par le constructeur et à maximum 50 cm de la porte.

« Pour les véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, toute commande ou dispositif d'ouverture d'une porte de secours depuis l'intérieur du véhicule doit se trouver entre 100 cm et 150 cm de la surface supérieure du plancher ou de la marche la plus proche de cette commande et à 50 cm au maximum de la porte.

« Les portes de secours ne doivent pas être du type coulissant et ne doivent pas s'ouvrir vers l'intérieur. Toutefois des portes de secours du type coulissant pourront être admises sur les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité.

« Les portes de secours peuvent comporter des sangles, des chaînes ou tous autres dispositifs de retenue, pour autant que ceux-ci ne les empêchent pas de s'ouvrir, et de rester ouvertes à 85° au moins. Toutefois, dans le cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, cette valeur est remplacée par 60° pour une porte latérale et par 85°, avec un maximum de 115°, pour une porte dans la paroi arrière.

« Sont dispensées des prescriptions angulaires ci-dessus les portes offrant un passage de 55 cm mesuré perpendiculairement à la porte ouverte sur une hauteur de 120 cm mesurée à partir de la surface empruntée par le passager.

« En dehors du cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité visé plus haut, si la porte du conducteur n'est pas facilement accessible, notamment s'il faut se glisser entre le volant et le siège du conducteur pour y accéder, elle ne doit pas être considérée comme porte de secours.

« *Art. 23. – Prescriptions applicables relatives aux fenêtres.*

« Les fenêtres des autocars non situées sur une porte dont chacune des dimensions rectilignes est supérieure à 40 cm et les fenêtres de secours doivent être équipées d'un système d'ouverture manœuvrable aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule ou être réalisées en verre de sécurité trempé. En l'absence de système d'ouverture intérieur, un dispositif destiné à briser la vitre en cas de danger, lié au véhicule, doit être placé en évidence à proximité immédiate de la fenêtre ou sur la vitre à l'intérieur du véhicule ; ce dispositif peut être placé dans un coffret plombé.

« Les fenêtres de secours sur charnières doivent s'ouvrir vers l'extérieur. Les fenêtres équipées d'un système d'ouverture qui peuvent être verrouillées de l'extérieur doivent être conçues de manière à pouvoir toujours être aisément ouvertes de l'intérieur du véhicule.

« La hauteur entre le bord inférieur d'une fenêtre latérale de secours et le plancher immédiatement au-dessous ne doit pas être supérieure à 110 cm, ni inférieure à 50 cm. Elle peut toutefois être inférieure à 50 cm si l'ouverture est munie d'un dispositif de protection jusqu'à une hauteur de 50 cm pour éviter que des passagers puissent tomber hors du véhicule. Quand l'ouverture de la fenêtre est munie d'un dispositif de protection, la partie de l'ouverture située au-dessus de ce dispositif doit avoir des dimensions au moins égales à celles du pseudo-rectangle visé à l'article 21 du présent arrêté.

« *Art. 24. – Inscriptions sur les issues de secours.*

« Toutes les issues de secours, quelles qu'elles soient, doivent porter sur ou au-dessus de celles-ci, l'inscription "Issue de secours" formée de lettres d'au moins 1,8 cm de hauteur, lisible de l'intérieur et de l'extérieur. Le dispositif d'ouverture des portes, des trappes d'évacuation des passagers et des fenêtres autres que celles réalisées en verre de sécurité trempé doit être signalé tant à l'intérieur que, hormis les trappes, à l'extérieur, de façon explicite et apparente, ainsi que son mode de fonctionnement. Les indications relatives aux portes doivent être visibles pour une personne se tenant debout devant la porte.

« 4° **Aménagements intérieurs**

« *Art. 25. – L'aménagement intérieur des véhicules de transport en commun de personnes comprend des sièges et banquettes, disposés fonctionnellement pour recevoir des passagers.*

« En aucun cas, des sièges ne doivent être fixés aux portes ou en gêner l'accès. Dans les autocars dotés d'une porte intérieure donnant par exemple accès à une couchette destinée au chauffeur ou à un cabinet de toilette, le débâtement d'une telle porte ne doit ni gêner l'accès aux commandes d'ouverture de la porte donnant accès à l'extérieur, ni pouvoir empêcher l'ouverture effective de celle-ci et doit toujours laisser un passage de 30 cm dans toutes les configurations envisageables ou s'effacer complètement à l'extérieur, après ouverture de la porte donnant accès à l'extérieur.

« L'accès aux places assises doit s'opérer par au moins une "allée" reliée aux portes de service par des "passages d'accès". Toutefois, sur les autocars de faible capacité, cette dernière prescription n'est pas exigible lorsque les rangées d'assises débouchent perpendiculairement sur la ou les portes de service disposées sur la face arrière.

« Le revêtement du plancher des allées et des passages d'accès doit être antidérapant, non réfléchissant et de couleur contrastée par rapport à son environnement.

« Art. 26. – Accès aux portes de service.

« Sur les autobus, l'espace libre s'étendant depuis la face externe de la paroi latérale dans laquelle est aménagée la porte jusqu'à 40 cm vers l'intérieur du véhicule doit permettre le libre passage d'un rectangle vertical de 45 cm de largeur et de 175 cm de hauteur au-dessus du plancher. Le rectangle doit être orienté parallèlement à l'ouverture de la porte jusqu'à ce que la première marche soit atteinte, après quoi il doit être orienté perpendiculairement à la direction probable de marche d'une personne qui utilise le passage.

« Sur les autocars, la hauteur du rectangle est ramenée à 165 cm. Toutefois sur les autocars de faible capacité ou dérivés de ceux-ci, ou sur les autocars dérivés de véhicules de transport de marchandises, sa hauteur est ramenée à 140 cm et sa largeur à 40 cm. Cependant, sur ces derniers véhicules, les portes arrière perpendiculaires à l'allée ne sont pas soumises à cette vérification.

« L'espace de libre passage de ce rectangle ne doit pas empiéter sur une zone s'étendant jusqu'à 65 cm en avant du centre du dossier d'un siège quelconque.

« Dans le cas des sièges pliants, cet espace doit obligatoirement être déterminé quand le siège est en position abaissée (siège déplié). La pente maximale du plancher dans le passage d'accès ne doit pas dépasser 3 %, lorsque le véhicule stationne à vide sur un sol plan et horizontal.

« Les ouvertures des portes de service sont en tant que de besoin munies de mains courantes pour faciliter la montée et la descente des passagers, conformément aux dispositions de l'article 35 du présent arrêté.

« Art. 27. – Marches des portes de service.

« Les marches doivent avoir la hauteur maximale, la profondeur et la profondeur utile minimales ci-après (1) :

Première marche :

« Hauteur par rapport au sol en cm : 40.

« Dans le cas d'une suspension exclusivement mécanique et d'un autocar, une tolérance de 5 cm est autorisée.

« Sur les véhicules où la porte de service a une hauteur d'ouverture inférieure à 150 cm, la hauteur maximale doit être de 35 cm.

« Profondeur en cm : 30.

« Pour les autocars de faible capacité : 23.

« Profondeur utile en cm (1) : 20.

Marches suivantes :

Hauteur en cm :

« Pour les autocars : 35.

« Pour les autobus : 30.

« Sur les véhicules où la porte de service a une hauteur d'ouverture inférieure à 150 cm, toutes les marches suivantes doivent avoir la même hauteur compte tenu d'une tolérance de ± 10 %.

« Profondeur utile en cm (1) : 20.

« La hauteur par rapport au sol de la première marche est mesurée sur le véhicule au poids à vide en ordre de marche, l'équipement pneumatique et la pression étant spécifiés par le constructeur pour le poids total autorisé en charge.

« Toute marche doit avoir une largeur d'au moins 25 cm. Le revêtement des marches doit être en matière non glissante.

« Les nez de marche doivent être conçus de manière à réduire au minimum le risque qu'une personne ne trébuche et présenter une (des) couleur(s) contrastée(s) par rapport à leur environnement.

(1) La profondeur utile d'une marche est la distance horizontale mesurée dans la direction d'accès, entre le bord externe de la surface de cette marche et la projection verticale du bord externe de la marche suivante ou du plancher.

« Art. 28. – Accès aux portes de secours.

« L'espace libre compris entre l'allée et la paroi latérale dans laquelle est aménagée la porte doit permettre le libre passage d'un rectangle vertical de 30 cm de largeur sur une hauteur de 140 cm à partir du plancher, tenu perpendiculairement à la direction probable de progression d'une personne désirant sortir du véhicule par cette porte.

« Dans le cas où des sièges pliants ou basculants seraient placés le long de ce passage, l'espace de libre passage du rectangle doit obligatoirement être déterminé lorsque le siège est en position abaissée. Toutefois, dans le cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, cette prescription pourra être vérifiée en position relevée si l'assise est relevable automatiquement ou si le dossier est redressable automatiquement jusqu'à la verticale sans pouvoir aller au-delà (voir figure 1 de l'annexe 2 du présent arrêté).

« Par ailleurs, dans le cas des véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité ne comportant qu'un siège pour passager à côté du conducteur au plus, la porte latérale avant droite desservant ce siège sera considérée comme porte de secours :

« – si elle présente les dimensions minimales prévues à l'article 21 du présent arrêté ;

« – si aucun obstacle n'est interposé entre ce siège et cette porte, et

« – si l'accès à ce siège depuis l'arrière du véhicule est assuré par un passage offrant les dimensions libres minimales exigées pour l'allée. Toutefois la largeur minimale de ce passage pourra être réduite à 20 cm au voisinage de ce siège.

« Les nez de marche doivent être conçus de manière à réduire au minimum le risque qu'une personne ne trébuche et présenter une (des) couleur(s) contrastée(s) par rapport à leur environnement. »

« Art. 31. – Allées.

« Dans les véhicules de transport en commun de personnes, l'allée doit être conçue et aménagée de manière à permettre le libre passage d'un rectangle vertical perpendiculaire à l'axe de l'allée, basé sur le plancher s'étendant sur toute la longueur de l'allée, sur une hauteur et une largeur au moins égales à celles qui sont fixées ci-après :

	AUTOBUS	AUTOCAR COMPORTANT des places debout	AUTOCAR NE COMPORTANT PAS de places debout	AUTOCAR de faible capacité
Hauteur.....	185 cm	185 cm	165 cm	150 cm (2)
Largeur.....	45 cm	35 cm	30 cm	30 cm

(2) Au niveau du siège pour passager avant, cette hauteur pourra être ramenée à 140 cm.

« Toutefois, sur les autobus, dans toute partie de l'allée située à la fois en arrière de l'axe médian de l'essieu arrière et de la porte de service la plus en arrière, la largeur minimale sera ramenée de 45 à 40 cm.

« Par ailleurs, sur les véhicules à moteur arrière, la hauteur minimale peut être ramenée à 175 cm pour la partie de l'allée s'étendant en arrière de l'essieu arrière, et de toute porte de service située en arrière dudit essieu. En outre, sur les autocars à moteur arrière comportant des places debout, pour cette même partie de l'allée, la hauteur minimale peut éventuellement être ramenée à 165 cm ; dans ce dernier cas aucune place debout ne peut être prévue dans cette partie.

« Les sièges rétractables ou mobiles latéralement, lorsqu'ils sont susceptibles de réduire les dimensions minimales de l'allée, sont interdits.

« Le rectangle prévu à l'article 26 du présent arrêté, lorsqu'il se trouve à 40 cm au moins de l'ouverture de la porte et qu'il touche le plancher, est maintenu dans cette position. On vérifiera si les conditions d'accès depuis le plan vertical du rectangle jusqu'à l'allée sont suffisantes à l'aide du rectangle utilisé pour contrôler l'espace de libre passage de l'allée.

« La pente maximale du plancher ne doit pas dépasser 6 % dans les zones destinées aux passagers debout ; toutefois, dans les parties du véhicule situées en arrière d'un plan vertical transversal disposé à 150 cm en avant de l'axe médian de l'essieu arrière, elle pourra être de 8 %, toutes les mesures devant s'effectuer sur un véhicule à vide, stationnant sur une surface plane et horizontale. Des marches sont admises dans l'allée, sous réserve qu'aucune d'elles n'ait une hauteur inférieure à 15 cm ou supérieure à 30 cm. La largeur des marches ne doit pas être inférieure à la largeur effective de l'allée à leur sommet. La profondeur minimale d'une marche est de 20 cm et le nez de marche doit être conçu de manière à réduire au minimum le risque qu'une personne ne trébuche et présenter une (des) couleur(s) contrastée(s) par rapport à son environnement.

« Les panneaux de visite se trouvant dans le plancher d'un véhicule doivent être aménagés et assujettis de telle façon que les vibrations ne puissent pas les déplacer de leur logement ; aucun dispositif de levage ou de fixation ne doit dépasser le niveau du plancher ; toutefois une saillie n'excédant pas 5 mm pourra être acceptée à la condition que ses bords soient arrondis.

« Art. 32. – Sièges des passagers.

« a) Espace offert

« Au-dessus de chaque place assise, il doit exister un espace libre sur une hauteur minimale de 90 cm à partir du point le plus bas du coussin non comprimé d'un siège et d'au moins 135 cm à partir du plancher sur lequel reposent les pieds du passager assis. Ces hauteurs seront mesurées dans le plan médian du siège.

« Cependant, pour les autocars de faible capacité, ces hauteurs ne seront pas exigées pour les places avant disposées à côté du siège du conducteur.

« Lors de la mesure des hauteurs, il ne sera pas tenu compte de l'intrusion du dossier d'un autre siège.

« Le plancher ou un dispositif d'une largeur minimale de 25 cm doit être disposé pour les pieds dans les limites de la largeur d'aisance de 2 G définie au paragraphe b ci-après. Toutefois, sur les autocars de faible capacité, cette largeur peut être obtenue sur deux parties séparées du plancher ou deux dispositifs dont la largeur individuelle doit être supérieure à 10 cm et la somme des largeurs à 25 cm.

« Si le passage de roue forme une intrusion dans l'espace réservé aux pieds, la largeur minimale prévue à l'alinéa précédent est réduite à 15 cm.

« b) Dimensions minimales

« Les dimensions de chaque place assise, mesurées à partir d'un plan vertical passant par le centre de cette place (voir figure 2 de l'annexe 2 au présent arrêté) doivent respecter les valeurs suivantes :

	Sièges
Sièges individuels ou banquettes pour deux ou plus de deux passagers :	
Largeur minimale du coussin, de part et d'autre de l'axe médian (F).....	20 cm.
Distance minimale entre axes de siège (2G) (ou largeur d'aisance).....	43 cm.
Distance minimale entre axe et cloison latérale (G) mesurées au niveau le plus bas du coussin du siège non comprimé	21,5 cm.
Hauteur du coussin mesurée à l'aplomb des pieds du passager, entre le plancher et un plan horizontal tangent à la partie avant de la face supérieure du coussin non comprimé (*).....	40 à 50 cm.
NB. – Des intrusions sont admises à l'endroit des passages de roues, selon ce qui est indiqué ci-après :	
Hauteur :	
Minimale d'appui du dossier	20 cm.
Maximale du point inférieur du dossier par rapport au point le plus bas du coussin.....	10 cm.
Profondeur minimale du coussin	35 cm.
(*) Cette hauteur peut être réduite à un minimum de 35 cm à l'endroit du compartiment moteur.	

« A l'endroit des passages de roues, l'intrusion de ceux-ci au-delà de l'axe médian de sièges pourra être admise :

« – dans le cas des autocars de faible capacité ou véhicules dérivés de ceux-ci, jusqu'à 6 cm (voir figure 3 de l'annexe 2 au présent arrêté) ;

« – et pour tous les véhicules :

« 1. Jusqu'à 20 cm du bord du coussin ou 60 cm de la face avant du dossier du siège (voir figure 4 de l'annexe 2 au présent arrêté), ces valeurs étant mesurées dans le plan médian vertical du siège ;

« 2. Sur une hauteur telle que la distance entre le plancher et le plan horizontal tangent à la partie avant de la face supérieure du coussin soit au moins égale à 35 cm (voir figure 5 de l'annexe 2 au présent arrêté).

« 3. Jusqu'à une distance comprise entre 40 cm et 50 cm du point situé à l'intersection du plan médian du siège, du plan vertical transversal tangent à la face avant du coussin et du plan horizontal tangent à la face supérieure du coussin (voir figure 5 bis de l'annexe 2).

« c) *Espacement des sièges*
(voir figure 6 de l'annexe 2 au présent arrêté)

« Dans le cas des sièges orientés dans le même sens, l'intervalle minimal entre la face avant du dossier d'un siège et la face arrière du dossier du siège qui le précède, mesuré horizontalement à la hauteur du niveau de la face supérieure du coussin, doit être de 65 cm.

« Dans le cas des sièges transversaux orientés face à face, l'intervalle minimal entre la face avant des dossiers des sièges se faisant face, mesuré transversalement à la hauteur du sommet des coussins, doit être de 130 cm.

« Toutes les dimensions doivent être mesurées coussins et dossiers non comprimés, dans un plan vertical passant par l'axe médian de chaque place assise individuelle. Les dossiers des sièges faisant l'objet de cette mesure seront placés dans la position la plus verticale possible.

« Dans le cas des sièges faisant face à une cloison ou à un dispositif analogue, il doit y avoir un dégagement d'au moins 65 cm en avant du centre du dossier du siège, jusqu'à la hauteur du sommet du coussin. Le dégagement d'une largeur minimale de 25 cm correspondant au repos des pieds et prévu à l'article 32 a du présent arrêté doit avoir une longueur d'au moins 30 cm sur une hauteur de 10 cm à partir du plancher, soit en prévoyant une niche dans la cloison, soit en prévoyant un dégagement en arrière du plan vertical transversal tangent au coussin du siège, soit par la combinaison de ces deux possibilités. Dans le cas où un dégagement arrière est prévu, ce dégagement doit se prolonger au-dessus de la hauteur de 10 cm, en suivant un plan incliné touchant le bord avant de la structure du siège immédiatement au-dessous de la partie frontale du coussin (voir figure 7 de l'annexe 2 au présent arrêté).

« d) *Résistance des sièges et de leur ancrage*

« Les sièges basculants non verrouillables automatiquement en position d'utilisation sont interdits.

« Les sièges doivent être ancrés solidement au véhicule, conformément aux dispositions du constructeur ou du carrossier, responsable de la réception du véhicule ; ils ne doivent pas présenter d'arêtes vives ou d'aspérités, ni avoir une forme susceptible de provoquer des blessures aux personnes au cours de leur mouvement ou de leur station à bord du véhicule, ou de les aggraver en cas d'accident.

« Sur les banquettes ou sièges accolés disposés parallèlement à l'axe longitudinal, des appuie-bras, type crosse fixe, doivent assurer la division par groupe de deux places assises au plus ; toutefois, il sera toléré une division comportant un groupe de trois places assises par rangée comportant un nombre impair de places.

« *Art. 33. – Siège du conducteur et poste de conduite.*

« Le siège du conducteur doit être indépendant des autres sièges que comporte le véhicule. Toutefois, sur les autocars de faible capacité, le siège du conducteur pourra être voisin ou solidaire d'autres sièges destinés aux passagers assis, pourvu que la place réservée au conducteur soit efficacement délimitée et que le conducteur ne risque pas d'être gêné par les mouvements ou la pression des passagers voisins.

« Si le siège du conducteur est situé à proximité d'une partie du plancher recevant des passagers debout, le conducteur doit être efficacement protégé par une séparation spéciale de tous chocs et de toutes pressions pouvant provenir de ces passagers.

« De plus, le conducteur doit être protégé des objets susceptibles de tomber des filets à bagages en cas de freinage brusque et de la pression des passagers se trouvant assis derrière son siège et projetés en avant dans le même cas ; toutefois les autocars de faible capacité sont dispensés de cette dernière prescription.

« Le siège du conducteur doit être galbé ou muni d'accotoirs disposés de telle façon que celui-ci ne risque pas d'être gêné dans les manœuvres des commandes ni d'être déséquilibré par les accélérations transversales qui peuvent survenir en service. S'il se compose d'une assise et d'un dossier, l'assise doit avoir au moins 40 cm de large (7) et 40 cm de profondeur mesurée entre le bord avant du siège et le bas du dossier. Les accotoirs doivent laisser libre la largeur minimum de 45 cm et le dossier doit avoir au moins 45 cm de large sur une hauteur de 25 cm à partir du coussin.

« Le siège du conducteur doit être robuste et solidement fixé à la carrosserie ; il doit être muni d'une suspension et réglable verticalement et longitudinalement et le réglage doit être verrouillable dans la position choisie. Toutefois, la suspension et le réglage en hauteur ne seront pas exigés sur les autocars de faible capacité ou dérivés de ceux-ci, sur les autobus de faible capacité, ainsi que sur les autocars dérivés de véhicules de transport de marchandises.

« Par ailleurs, toutes dispositions doivent être prises pour que, pendant la marche, le conducteur ne puisse être gêné ni par le soleil ni par les reflets provenant des éclairages tant intérieur du véhicule qu'extérieur à celui-ci.

« L'ensemble des surfaces transparentes de la carrosserie doit permettre au conducteur d'apercevoir, depuis son poste de conduite, un cylindre à axe vertical de 30 cm de diamètre et de 150 cm de hauteur situé sur le sol à proximité immédiate de son véhicule depuis un mètre en avant des roues avant. L'emploi d'un rétroviseur frontal ou de surveillance est autorisé. Toutefois, dans le cas des autocars, cette disposition ne s'applique qu'à l'avant de la face frontale du véhicule. De plus, le pare-brise doit être muni de dispositifs permettant un dégivrage et un désembuage efficaces.

« Dans le même but, dans les autobus, l'accès du plancher aux passagers debout devra être limité vers l'avant par un ou plusieurs obstacles matériels les dissuadant d'accéder, lorsque les portes sont fermées, en avant du plan reliant le centre de la surface du coussin du siège du conducteur et le centre du rétroviseur extérieur droit, perpendiculairement au plancher.

(7) Un arrondi maximal de 10 cm sera toléré à chaque angle du coussin.

« Art. 34. – Eclairage intérieur.

« Un éclairage électrique intérieur approprié doit être prévu pour pouvoir éclairer :

- « – tous les compartiments réservés aux passagers et la section articulée des véhicules articulés ;
- « – les escaliers ou marches ;
- « – l'accès aux portes.

« Un éclairage incorporé à l'embranchement peut être considéré tant comme éclairage de marches ou d'escaliers que, le cas échéant, comme éclairage de l'accès aux portes.

« Art. 35. – Barres, poignées de maintien et rambardes.

« a) Prescriptions générales

« Les barres, poignées de maintien et rambardes doivent avoir une bonne résistance et être de couleur contrastée par rapport à leur environnement.

« Elles doivent être conçues et installées de manière à ne faire courir aux passagers aucun risque de se blesser.

« Les parties des rambardes disposées en cloison transparente doivent être faites de matériaux agréés.

« Les barres et poignées de maintien et rambardes doivent avoir une section qui permette aux passagers de les tenir facilement et fermement. Aucune dimension de préhension ne doit être inférieure à 1,5 cm, ni supérieure à 5 cm. Les poignées de maintien peuvent être fixées aux portes ou aux sièges. Les barres fixées sur les porte-bagages doivent être à un niveau différent de la base de ceux-ci, de façon à rester accessibles en permanence.

« L'espace libre entre une poignée de maintien et la partie adjacente de la carrosserie ou des parois du véhicule doit être d'au moins 3,5 cm.

« b) Dispositifs de protection autour des puits d'escalier lorsque ceux-ci ne sont pas obstrués par une palette

« Un dispositif de protection doit être installé aux points où un passager assis risquerait d'être projeté en avant dans un puits d'escalier par suite d'un freinage brusque. Ce dispositif doit avoir une hauteur minimale de 80 cm au-dessus du plancher sur lequel reposent les pieds du passager et s'étendre à l'intérieur du véhicule, à partir de la cloison, soit jusqu'à 10 cm au moins au-delà de l'axe médian longitudinal de toute position assise dans laquelle le passager court ce risque, soit jusqu'à la hauteur de la dernière marche de l'escalier, si cette distance est plus courte que la première.

« Ce dispositif de protection peut être constitué par le dossier du siège placé immédiatement devant, lorsque la distance séparant les dossiers non comprimés à hauteur de l'assise est inférieure ou égale à 85 cm.

« c) Poignées de maintien aux portes de service

« Aux ouvertures des portes, des poignées de maintien devront être prévues de chaque côté du passage pour faciliter la montée et la descente. Pour les portes doubles, on pourra satisfaire à cette condition en prévoyant un montant central ou une poignée centrale, à l'exception de celles permettant le passage des personnes handicapées en fauteuils roulants et celles dont l'accès est de plain-pied.

« Les poignées de maintien à prévoir aux portes de service doivent être telles qu'elles puissent être saisies par un passager debout sur le sol à proximité d'une telle porte et sur chacune des marches d'accès à l'intérieur du véhicule. Les points de prise doivent être situés à une hauteur comprise entre 80 et 140 cm au-dessus du sol ou de la surface de chaque marche et, en projection horizontale :

- « – pour un passager debout sur le sol, ne pas être en retrait de plus de 40 cm vers l'intérieur, par rapport au bord externe de la première marche ;
- « – pour un passager debout sur une marche, ne pas être en retrait vers l'extérieur par rapport au bord externe de la marche considérée ni en retrait de plus de 40 cm vers l'intérieur du véhicule par rapport au bord interne de la marche considérée.

« d) Barres, rambardes et poignées de maintien pour les passagers debout dans les autobus et dans les autocars susceptibles d'en transporter

« Il doit y avoir des barres, rambardes et poignées de maintien en nombre suffisant pour chaque point de la surface de plancher qui est affectée aux passagers debout conformément à l'article 5 du présent arrêté. Cette condition est considérée comme remplie lorsque, pour tous les emplacements possibles d'un passager debout, au moins deux barres, rambardes ou poignées de maintien sont écartées d'au plus 156 cm en projection horizontale ; seules doivent être prises en considération dans cette procédure les barres, rambardes et poignées de maintien qui se trouvent à 80 cm au moins et à 190 cm au plus du niveau du plancher.

« Pour toute place qu'un passager debout peut occuper, l'une au moins des deux barres, rambardes ou poignées de maintien qui sont requises, doit être à 150 cm au plus du niveau du plancher à cette place.

« Les emplacements qui peuvent être occupés par des passagers debout et qui ne sont pas séparés des parois latérales ou de la paroi arrière du véhicule par des sièges doivent être munis de barres de maintien horizontales installées sur les parois entre 80 et 150 cm du niveau du plancher.

« Art. 36. – Chauffage et aération.

« Les véhicules de transport en commun de personnes doivent pouvoir être chauffés à l'aide d'un procédé offrant toute qualité de salubrité et de sécurité.

« Par ailleurs, ces véhicules doivent être pourvus d'un système d'aération efficace.

« 5° Comportement et aménagements extérieurs du véhicule

« Art. 37. – Ralentisseur.

« Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 4 tonnes appelés à circuler dans les zones à relief difficile ou accidentées doivent être munis, outre le système de freinage réglementaire, d'un dispositif indépendant pouvant être un ralentisseur ou un dispositif reconnu équivalent par les agents de la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement selon les critères de l'essai du type II *bis* de l'annexe II à la directive CEE 71/320 modifiée relative au freinage.

« Ce dispositif doit être manœuvrable par le conducteur de son poste de conduite. Si la commande est couplée avec celle des organes de freinage, l'inscription sur l'attestation d'aménagement, prévue à l'article 85 du présent arrêté, de la mention "véhicule muni d'un ralentisseur en application de l'article 37" est subordonnée à l'existence d'une possibilité de découplage de telle sorte qu'il soit possible d'agir séparément sur les organes de freinage et sur le ralentisseur.

« Les zones à relief difficile ou accidentées dans lesquelles le dispositif ralentisseur est obligatoire sont définies par circulaire du ministre en charge des transports.

« TROISIÈME PARTIE

« Spécifications particulières

« 1° Véhicules de transport en commun articulés

« Art. 38. – Les dispositions des articles précédents du présent arrêté relatives à la protection contre l'incendie et les risques divers, aux règles particulières d'équipement et d'aménagements intérieurs ainsi qu'à la capacité de transport s'appliquent à chaque tronçon rigide du véhicule, sous réserve du quatrième alinéa de l'article 19 du présent arrêté. Les dispositions de l'article 17 relatives aux emplacements pour les extincteurs d'incendie et de l'article 37 relatives au ralentisseur s'appliquent au véhicule complet. »

« Art. 40. – Section articulée.

« Le rectangle vertical décrit à l'article 31 du présent arrêté doit pouvoir franchir sans entrave la section articulée, quel que soit l'angle entre les deux tronçons rigides. Aucune partie du revêtement souple de cette section, notamment des soufflets, ne devra empiéter sur l'allée.

« La section articulée qui relie les tronçons rigides du véhicule doit être conçue et construite de manière à permettre un mouvement de rotation autour d'un axe horizontal et d'un axe vertical. Ces axes devront se recouper au point d'articulation et être perpendiculaires à la direction de déplacement du véhicule.

« Lorsque le véhicule articulé, à vide et en ordre de marche, est à l'arrêt sur une surface horizontale plane, il ne doit y avoir, entre le plancher de l'un quelconque des tronçons rigides et celui de la base pivotante ou de l'élément qui remplace celle-ci, aucun interstice non recouvert dont la largeur dépasse :

« - 1 cm quand toutes les roues du véhicule sont sur un même plan ;

« - 2 cm quand les roues de l'essieu adjacent à la section articulée reposent sur une surface plus haute de 15 cm que la surface sur laquelle reposent les roues des autres essieux.

« La différence du niveau entre le plancher des tronçons rigides et celui de la base pivotante, à l'endroit du joint, ne doit pas dépasser respectivement 2 cm et 3 cm dans les deux situations considérées à l'alinéa précédent.

« Sur les véhicules articulés, des garde-fous et/ou des cloisons doivent interdire aux passagers l'accès aux parties de la section articulée où :

« - le plancher comporte un interstice non recouvert qui ne satisfait pas aux prescriptions du troisième alinéa du présent article ;

« - le plancher ne peut pas supporter le poids des passagers ;

« - les déplacements des parois présentent un danger pour les passagers.

« En particulier, ces dispositifs ne doivent permettre en aucun cas à des passagers de se glisser en totalité ou en partie entre deux éléments mobiles l'un par rapport à l'autre.

« 2° Véhicules de transport en commun à étage

« a) Généralités

« Art. 41. – Les véhicules de transport en commun de personnes à étage doivent répondre, pris dans leur ensemble, aux dispositions des articles du présent arrêté relatifs à la protection contre l'incendie et les risques divers, aux règles particulières d'équipement, aux règles d'aménagement intérieur et des issues, ainsi qu'à la capacité de transport ; le compartiment inférieur, supposé limité à son plafond, doit également répondre à l'ensemble des dispositions du présent arrêté applicables à un véhicule isolé. Toutefois, dans le cas des véhicules pouvant transporter des passagers debout, la hauteur de son allée pourra ne pas excéder 180 cm.

« b) Etage supérieur

« Art. 42. – Le compartiment supérieur ne doit pas recevoir de passagers debout. Ce compartiment isolé doit pour sa part être conforme à l'ensemble des dispositions des articles du présent arrêté relatifs à la protection contre l'incendie et les risques divers, à l'éclairage, au chauffage et à l'aération, aux aménagements intérieurs quant aux places assises, aux accès et allées et à leur non-agressivité, ainsi qu'au dimensionnement des places assises. La hauteur des allées pourra être limitée à 165 cm.

« Art. 43. – Si le nombre des places assises du compartiment supérieur est inférieur à 23, l'allée longitudinale de ce compartiment doit être reliée par un escalier au moins à l'allée longitudinale du compartiment inférieur ou au passage d'accès à une porte de service.

« Si le nombre de places assises du compartiment supérieur est au moins égal à 23, l'allée longitudinale supérieure doit être reliée par deux escaliers au moins donnant accès soit à l'allée longitudinale inférieure, soit à une porte de service ; l'un de ces escaliers doit être situé dans la moitié avant et un autre dans la moitié arrière du compartiment supérieur.

« Tous les escaliers de liaison entre les compartiments doivent être considérés comme des passages d'accès reliant des parties de l'allée longitudinale, et donc soumis aux règles fixées par l'article les concernant ; de surcroît, la conception de ces escaliers doit être telle qu'une décélération brutale ne puisse précipiter dans le vide un passager les empruntant. »

« 3° Siège de convoyeur

« Art. 46. – Les autocars ne comportant pas de places debout peuvent comporter un siège basculant ou pliant, dit "siège de convoyeur", offrant une place assise dans le passage d'accès à la porte de service située à l'avant et à droite du véhicule. Ce siège, réservé à un membre d'équipage, doit être maintenu de façon automatique tant en position d'utilisation qu'en position escamotée ; dans le cas où la conception d'un tel siège est susceptible de favoriser l'éjection vers l'avant, le maintien doit être assuré à l'aide d'un verrouillage. Lorsque ce siège est verrouillé en position d'utilisation, toute personne, y compris le conducteur, désirent utiliser la porte de service, que ce soit pour entrer dans le véhicule ou pour sortir, doit pouvoir provoquer le déverrouillage et le retour automatique en position escamotée (siège non chargé) par action sur une commande clairement identifiée, facilement accessible de couleur rouge.

« Par dérogation aux dispositions de l'article 26 du présent arrêté, les conditions réglementaires d'accès à la porte de service avant droite peuvent n'être vérifiées que lorsque le siège du convoyeur est en position escamotée.

« 4° Transport de passagers couchés

« Art. 47. – Le transport de passagers couchés est autorisé dans les autocars dont les aménagements sont spécialement conçus à cet effet, même si une conversion des sièges destinés au transport de passagers assis est nécessaire.

« Les aménagements conçus pour le transport des passagers couchés doivent répondre au cahier des charges de l'annexe 4 au présent arrêté. »

« 6° Véhicules utilisés pour le transport en commun d'enfants

« Art. 49. – Les véhicules de transport en commun de personnes, qu'ils soient ou non conçus exclusivement pour le transport en commun d'enfants, sont soumis, au moment où ils sont utilisés pour ce type de transport, aux prescriptions des articles 50 à 52 suivants ainsi qu'aux prescriptions du chapitre I^{er} du titre I^{er}, qui ne leur sont pas contraires.

« Les autocars conçus, conformément à l'article 52 (1^o) suivant, exclusivement pour le transport en commun d'enfants de moins de douze ans dont le nombre de places assises non compris le siège du conducteur et des accompagnateurs est inférieur à 26 pourront être considérés comme autocars de faible capacité. »

« Art. 51. – Issues.

« 1^o Lorsque le véhicule est muni d'une porte située dans ses trois quarts arrière, et dans sa moitié arrière pour les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, et dans le cas où la présence d'une personne assurant l'accompagnement des enfants et leur surveillance au voisinage de cette porte n'est pas prévue, l'ouverture de celle-ci doit répondre aux dispositions suivantes :

« – la porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée depuis le poste de conduite ; ce verrouillage peut être effectué de façon mécanique, électrique, pneumatique ou par tout autre moyen équivalent ;

« – dans le cas des véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité, de l'intérieur, hormis depuis le poste de conduite, la porte doit être déverrouillée à proximité de celle-ci par une commande clairement désignée et seulement en cet autre point ; dans le cas de porte commandée à distance, cette commande et la commande de secours visée au sixième alinéa de l'article 22 a peuvent être confondues ;

« – l'ouverture doit être possible de l'extérieur lorsque le véhicule est à l'arrêt ;

« – tout déverrouillage ou toute défaillance, en situation normale, de la source d'énergie l'actionnant doit être signalée par l'allumage d'au moins un témoin lumineux visible du conducteur. En circulation, ce signal visuel est complété par un signal sonore ;

« – le système de verrouillage doit être automatiquement neutralisé si la source d'énergie l'actionnant vient à être défaillante ;

« – le quatrième alinéa de l'article 22 a peut être appliqué sans tenir compte du verrouillage.

« 2^o Le nombre minimal d'issues est déterminé, conformément aux prescriptions de l'article 19, en relation avec le nombre total de places calculé selon les dispositions de l'article 50 du présent arrêté.

« Art. 52. – Sièges.

« 1^o Dans les véhicules conçus exclusivement pour le transport en commun d'enfants de moins de douze ans, l'âge pris en compte étant celui atteint par les enfants à la date du 1^{er} janvier précédant celle du début de l'année scolaire considérée, les chiffres suivants seront considérés pour l'application des alinéas a, b et c de l'article 32 aux sièges d'enfants.

Largeur minimale pour les pieds.	20 cm, ou 2 x 10 cm dans le cas des autocars de faible capacité.
Largeur minimale du coussin de part et d'autre de l'axe du siège.	F : 14 - 2G : 30 cm.
Distance minimale entre axes de sièges.	G : 15 cm.
Distance minimale entre axe et cloison latérale.	35 à 45 cm.
Hauteur du coussin par rapport au point d'appui des pieds.	25 cm - 50 cm.
Profondeur minimale du coussin.	100 cm.
Espacement minimal des sièges orientés dans le même sens.	
Intervalle minimal entre sièges face à face.	

« A l'endroit des passages de roues, la limite de 6 cm de l'intrusion de ceux-ci au-delà de l'axe médian, dans le cas des autocars de faible capacité ou véhicules qui en sont dérivés, est portée à 10 cm et la distance de 40 à 50 cm prévue au premier alinéa du paragraphe b de l'article 32 est ramenée à une valeur de 35 à 45 cm.

« Pour les véhicules dont les banquettes prévues pour trois enfants sont également destinées à deux adultes, seule la configuration à deux places doit être retenue si cette banquette est munie de deux ceintures conformément aux dispositions de l'arrêté du 5 décembre 1996 modifié relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuis-tête dans les véhicules à moteur.

« 2° Dans les véhicules conçus pour le transport d'adultes, tout siège transversal sans accoudoir central (ou avec accoudoir escamotable) prévu pour deux personnes peut servir pour trois enfants dont l'âge n'excède pas douze ans au sens du premier paragraphe du présent article, et sous réserve d'être bordé par un accoudoir du côté de l'allée ou d'être contigu à un autre siège.

« Le bénéfice de cette disposition est étendu au cas de deux sièges individuels accolés, à l'exception des sièges situés à proximité ou solidaires du siège du conducteur dans les autocars de faible capacité visés à l'article 33 et sous les conditions supplémentaires suivantes :

« – les assises et les dossiers ne doivent pas être distants de plus de 3 cm, et leur galbe ne doit pas dépasser 5 cm, de profondeur mesurée entre leur centre et la partie formant séparation entre eux, lorsqu'ils ne sont pas comprimés ; la mesure de la distance des dossiers est effectuée sur la hauteur minimale d'appui prévue à l'article 32 *b* ;

« – les dossiers ou assises réglables doivent pouvoir être alignés tant en inclinaison qu'en profondeur. « Dans le cas contraire, chaque siège individuel ne peut servir qu'à un seul enfant.

« Dans le cas de l'éventuelle division par trois places d'une banquette longitudinale prévue à l'article 32 *d* du présent arrêté, l'intervalle ainsi délimité pourra servir à quatre enfants.

« Quand une personne assurant l'accompagnement des enfants occupe une place de banquette double ou un des deux sièges accolés bénéficiant de la disposition visée ci-dessus, un seul enfant peut être assis à côté d'elle.

« Par ailleurs, tout siège transversal destiné à un adulte et dont la largeur atteint 60 cm pourra servir pour deux enfants de moins de douze ans, sous réserve d'être bordé par un accoudoir du côté de l'allée.

« Les dispositions du paragraphe 2° du présent article ne peuvent être utilisées que sur des trajets ou des circuits de transport en commun d'enfants n'excédant pas 50 kilomètres de longueur totale.

« Le bénéfice des dispositions du présent paragraphe ne peut pas s'appliquer aux sièges munis de ceintures conformément aux dispositions de l'arrêté du 5 décembre 1996 précité.

« *Art. 53.* – Accessibilité des véhicules.

« Les véhicules de transport en commun de personnes affectés aux services de transport public doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite et répondre aux prescriptions techniques de l'annexe VII et du point 7-11-4-1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil du 20 novembre 2001 ou aux prescriptions équivalentes du règlement n° 107 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 dans sa version d'amendement 01 ou ultérieur, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ et M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction.

« Les véhicules de transport en commun non affectés à un service public, aménagés de manière permanente ou temporaire pour permettre un accès aisé aux personnes à mobilité réduite et/ou aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant doivent répondre aux prescriptions pertinentes susvisées.

« L'annexe 5 du présent arrêté reste applicable aux véhicules réceptionnés et mis en circulation antérieurement aux dates d'application spécifiées à l'article 11 du présent arrêté. »

« TITRE II

« EXPLOITATION ET ENTRETIEN

« CHAPITRE I^{er}

« Véhicules de transport en commun de personnes

« PREMIÈRE PARTIE

« Spécifications générales

« 1° Exploitation. – Entretien. – Affichage

« *Art. 60.* – Responsabilités des intervenants des opérations de transport.

« Les opérations de transport doivent être exécutées dans le respect de la réglementation relative aux conditions de sécurité. En application de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables.

« Dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué.

« *Art. 61.* – Révisions périodiques.

« Les véhicules doivent être soumis aussi souvent qu'il est nécessaire à des révisions périodiques complètes qui portent particulièrement sur les pièces, organes et accessoires intéressant la sécurité (et notamment les organes de direction et de freinage, les projecteurs, les avertisseurs, les portes, etc.), les dispositifs d'accessibilité prévus à l'annexe VII de la directive 2001/85/CE ainsi qu'à l'annexe 11 du présent arrêté, qu'il s'agisse de dispositifs d'embarquement, d'ancrage, de communication ou d'information, en vue de décider le remplacement de ceux qui ne paraîtraient plus susceptibles d'un service suffisant et d'assurer un bon réglage et la mise au point de toutes ces pièces, organes et accessoires ; entre-temps, l'entretien courant doit être assuré.

« Art. 62. – Carnet d'entretien et registre de signalement.

« Le transporteur doit tenir pour chaque véhicule un carnet d'entretien, dont les pages sont numérotées.

« Sur ce carnet, sont notés à leur date :

« a) Les résultats des vérifications de la direction et des freins et des révisions générales périodiques prévues à l'article 61 du présent arrêté, notamment les démontages, réparations et remplacements effectués, ainsi que le nombre total de kilomètres alors parcourus par le véhicule depuis sa mise en circulation.

« b) Les réparations, modifications et faits importants pouvant intéresser les organes essentiels, les dispositifs de sécurité et la solidité du véhicule.

« En outre, l'entreprise doit mettre à la disposition des conducteurs un registre destiné au signalement des défauts constatés sur les véhicules. Tout autre moyen permettant d'assurer le suivi de ces informations peut être employé.

« Art. 63. – Inscriptions et affichages.

« a) Une inscription fixe, peinte ou sur plaque ou sur étiquette autocollante, placée au-dessus de la tête du conducteur, porte en gros caractères l'interdiction de parler au conducteur sans nécessité de service.

« b) Le nombre maximum de passagers tant assis que debout ou couchés ou en fauteuil roulant doit être peint ou inscrit sur plaque fixe ou sur étiquette autocollante, à l'intérieur du véhicule.

« c) Une consigne déterminant les actes interdits aux passagers et au personnel de l'entreprise peut être affichée à l'intérieur des compartiments qui leur sont ouverts.

« d) Pour les véhicules dont les places sont équipées de ceintures de sécurité conformément aux dispositions de l'arrêté du 5 décembre 1996 précité, les passagers sont informés de l'obligation de porter cette ceinture de sécurité par l'une au moins des façons suivantes :

« – pictogramme conforme au modèle figurant à l'annexe à la directive 91/671/CEE relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules, apposé en évidence à chaque place assise concernée ;

« – panneau conforme au modèle figurant à l'annexe 9 du présent arrêté, réparti dans le véhicule et visible par tous les passagers concernés en position assise. Dans tous les cas, un panneau doit être placé à proximité des affichages définis aux paragraphes a, b et c ci-dessus et dans les escaliers d'accès.

Ce ou ces systèmes d'information peuvent être complétés par une information donnée :

« – par le conducteur, le convoyeur ou la personne désignée comme chef de groupe ;

« – par des moyens audiovisuels. »

« 2° Dispositions de sécurité

« Art. 65. – Boîte de premier secours.

« Chaque véhicule doit être doté d'au moins une boîte de premiers secours, chacune étant disposée à un emplacement prévu en application de l'article 18 du présent arrêté.

« Le contenu minimum de chaque boîte de premiers secours doit être conforme à la liste définie à l'annexe 10.

« Le matériel et les produits inclus dans chacune d'elles doivent être vérifiés, remplacés ou renouvelés afin d'assurer sa mise à jour régulière. »

« Art. 67. – Eclairage des accès.

« Lors de l'arrêt du véhicule en vue de la montée ou de la descente de passagers, le dispositif d'éclairage prévu à l'article 34 du présent arrêté ou celui prévu par les dispositions réglementaires antérieures, pour les véhicules réceptionnés selon ces dispositions, doit être allumé de jour comme de nuit.

« Art. 68. – Lampe autonome.

« Tout véhicule assurant un transport en commun de personnes doit être équipé d'une lampe autonome permettant d'éclairer toute partie du véhicule accessible au regard. »

« DEUXIÈME PARTIE

« Spécifications particulières

« 2° Limite de l'usage des strapontins

« Art. 72. – Dans les autocars de faible capacité, l'usage de strapontins permettant aux passagers de s'asseoir dans l'allée ne peuvent être utilisés que dans le cadre de services publics réguliers et de services publics à la demande définis par les articles 25 et 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ou, pour la région Ile-de-France, par l'article 1^{er} du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

« Leur usage est également permis dans le cadre des services privés définis par le décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes lorsque ces services ont un caractère régulier.

« L'usage de strapontins est autorisé jusqu'au 20 octobre 2008. »

« 3° Dérogations aux spécifications générales

« Art. 74. – Dérogations aux spécifications générales.

« Les véhicules de transport en commun assurant un service régulier exploité exclusivement à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains et à l'extérieur dudit périmètre, dans le cas prévu au sixième alinéa de l'article 2 du présent arrêté, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 65, 68 et 70 pendant ce service.

« En outre, les dispositifs destinés à briser les vitres en cas de danger, prévus à l'article 23 du présent arrêté, peuvent être regroupés dans le poste de conduite ou à proximité immédiate du conducteur lorsque les conditions d'exploitation notamment liées au vandalisme le justifient. »

« Art. 76. – Pictogramme transport d'enfants.

« Au moment où ils sont utilisés au transport en commun d'enfants au sens de l'article 2 du présent arrêté, les véhicules doivent porter à au moins 60 cm du sol, à vide, à l'avant et à l'arrière, de façon apparente, le signal de transport d'enfants décrit à l'annexe VII au présent arrêté. Pour être visible aussi bien la nuit que le jour ce signal doit être réalisé sur un fond de matériau rétro réfléchissant de couleur jaune et placé à l'extérieur des véhicules dans une position aussi verticale que le permet la forme de la carrosserie, ou bien placé à l'intérieur des seuls véhicules dotés d'un pare-brise et d'une lunette arrière non teintés dont le coefficient de transmission n'est pas inférieur à 70 % dans une position verticale qui ne réduise pas les champs normaux de vision ou rétrovision du conducteur.

« A l'exception des véhicules conçus exclusivement pour le transport en commun d'enfants, ce signal doit être amovible ou occultable et être retiré ou occulté lorsque le véhicule n'est pas utilisé au transport en commun d'enfants.

« Les transports en commun de personnes neufs immatriculés à partir du 20 octobre 2008 devront être équipés d'un signal de transport d'enfants muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages ; cet éclairage ne doit être utilisé qu'à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants. Il est toléré que l'éclairage reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes ou lorsque la vitesse ne dépasse pas 5 km/h après le redémarrage du véhicule.

« Art. 77. – Signalisation.

« Le signal de détresse doit impérativement être utilisé à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants. Un dispositif de commande automatique déconnectable peut être utilisé à cet effet.

« En cas d'arrêt prolongé du véhicule, les mesures de protection doivent être employées de façon adaptée afin d'assurer la parfaite sécurité des personnes.

« 5° Transport de personnes handicapées en fauteuils roulants

« Art. 78. – Accompagnateurs.

« La présence d'au moins un accompagnateur en plus du conducteur est obligatoire lorsque le véhicule transporte un nombre de personnes handicapées en fauteuils roulants supérieur à 8 sans excéder 15.

« La présence d'au moins deux accompagnateurs est obligatoire lorsque le véhicule transporte plus de 15 personnes handicapées en fauteuils roulants.

« Le transport dans un véhicule de plus de 25 personnes handicapées en fauteuils roulants est interdit.

« Art. 79. – Signalisation.

« A l'exception des autobus affectés à des services publics réguliers de transport, le signal de détresse doit être utilisé à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente de personnes handicapées en fauteuils roulants.

« Art. 80. – Maintien des personnes handicapées en fauteuils roulants.

« Le maintien sur le fauteuil des personnes handicapées lors des incidents normaux de circulation (freinage d'urgence, par exemple) sera assuré par le moyen d'une ceinture liée au fauteuil ou un système équivalent. »

« Art. 85. – Aucun véhicule employé au transport en commun de personnes ne peut être mis en circulation sans disposer d'une attestation d'aménagement.

« L'attestation d'aménagement est délivrée :

« – pour les véhicules neufs réceptionnés par type, par le constructeur ou son représentant ou la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement après, dans ce dernier cas, présentation du véhicule ;

« – dans tous les autres cas, par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

« L'émetteur de l'attestation d'aménagement doit la numéroter et archiver les doubles de ces documents pendant une durée minimum de cinq ans.

« L'attestation d'aménagement est établie selon le modèle joint en annexe 6 bis au présent arrêté. Elle doit être conservée dans le véhicule pour être présentée lors des contrôles techniques périodiques du véhicule ou à toute réquisition de la gendarmerie ou des fonctionnaires et agents chargés de la police de la route.

« L'attestation d'aménagement indique toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes. Elle comporte notamment le nombre maximum de passagers assis et debout, et, le cas échéant, les mentions spéciales prévues par le présent arrêté. Elle rappelle que le véhicule doit être équipé d'un ou plusieurs extincteurs conformément à l'article 64 du présent arrêté, ainsi que d'une boîte de premiers

secours et d'une lampe autonome pour les véhicules non concernés par l'article 71 du présent arrêté. Une instruction du ministre en charge des transports précise les conditions d'établissement de l'attestation d'aménagement.

« L'attestation d'aménagement délivrée n'est valable qu'autant que les dispositions du véhicule restent conformes à leur état initial. Toute transformation notable portant sur l'un des éléments visés au présent arrêté doit être portée à la connaissance du directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, qui juge s'il y a lieu de procéder à la délivrance d'une nouvelle attestation d'aménagement après, si nécessaire, une nouvelle réception du véhicule.

« Dans l'intervalle de temps s'écoulant entre la réception à titre isolé d'un véhicule et la délivrance de l'attestation d'aménagement, le procès-verbal de réception la remplacera lors des contrôles routiers. Ce procès-verbal de réception doit alors comporter toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes.

« En cas de mutation de véhicule, l'ancien propriétaire doit remettre au nouveau propriétaire le carnet d'entretien et l'attestation d'aménagement ou l'ancienne carte violette. Dans ce dernier cas, il est fait application des dispositions transitoires prévues au paragraphe 10 de l'article 103 du présent arrêté.

« Les mentions concernant la marque, le type, le genre, la carrosserie et le numéro d'identification du véhicule figurant sur l'attestation d'aménagement doivent être identiques à celles figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

« La mise en circulation sous la double carrosserie autocar et autobus d'un véhicule de transport en commun de personnes est interdite. »

« *Art. 94.* – Dans le cas des véhicules conçus exclusivement pour le transport en commun d'enfants, l'attestation d'aménagement ne comporte que le nombre maximum d'enfants (assis) (3) qui peuvent être transportés ainsi que le nombre maximum de personnes adultes (assises ou éventuellement debout) pouvant les accompagner, non compris le conducteur.

« Dans le cas des véhicules conçus pour le transport d'adultes et utilisés au transport en commun d'enfants au sens de l'article 2, l'attestation d'aménagement, en plus des renseignements portés dans la rubrique "Transports d'adultes", comporte dans la rubrique "Transports en commun d'enfants" le nombre maximum d'enfants (assis) (3) qui peuvent être transportés ainsi que le nombre maximum de personnes adultes (assises ou éventuellement debout) pouvant les accompagner, non compris le conducteur.

« Lorsque le véhicule est muni d'une porte répondant aux conditions d'emplacement de l'article 51-1, dont l'ouverture est possible sans déverrouillage depuis le poste de conduite, l'attestation d'aménagement doit mentionner la nécessité d'un accompagnateur obligatoire dans la rubrique "Conditions particulières". »

(3) Ou éventuellement debout, en application de l'article 75 ci-dessus.

« *Art. 101.* – Les vérifications techniques faites par application des dispositions ci-dessus ne peuvent avoir pour effet de supprimer ou d'atténuer, en quoi que ce soit et en aucun cas, la responsabilité des constructeurs ou des transporteurs ni celle des conducteurs ou de tout personnel de l'entreprise concernée.

« *Art. 102.* – Les réceptions par type de véhicules de transport en commun de personnes peuvent sanctionner différents aménagements types des véhicules, dont la description détaillée sera portée sur la notice descriptive. Lors de la vente d'un véhicule, le constructeur ou son représentant doit clairement indiquer sur le certificat de conformité de quel aménagement type est doté le véhicule, si cela est le cas. La carte grise du véhicule portera l'indication du nombre maximal X de places assises pour tous les aménagements types réceptionnés. A cet effet, le constructeur ou son représentant indiquera sur le certificat de conformité, en plus du nombre de places assises de l'aménagement type livré, la mention suivante : "nombre de places assises à porter sur la carte grise : X (véhicule à nombre de places variables)". Ces dispositions ne dispensent pas de faire modifier l'attestation d'aménagement en cas de changement d'aménagement type postérieur à la mise en circulation du véhicule.

« Dans le cas d'un aménagement différent de ceux-ci, une réception à titre isolé ou une réception par type complémentaire sera effectuée. Aucun calcul de répartition des charges ne sera exigé si cet aménagement ne diffère d'un des aménagements types que par diminution ou maintien du poids à vide en ordre de marche dans les conditions suivantes :

- « – par une augmentation sensiblement uniforme de l'espacement des sièges, réduisant ou non le nombre de places ;
- « – par suppression ou modification d'équipements représentant une charge répartie de façon sensiblement uniforme ;
- « – par diminution du nombre des passagers éventuellement transportés debout ;
- « – ou par adjonction d'un équipement spécial plus léger que le ou les sièges qu'il remplace lorsqu'ils sont occupés.

« Toutefois, au cas où un tel aménagement présenterait une densité de places, sur la longueur du véhicule, dont l'homogénéité apparaît sensiblement différente de celle de l'aménagement type, une note de calcul de répartition des charges pourra être demandée.

« Art. 103. – 1° Les dispositions des articles 4 à 53 du présent arrêté s'appliquent à tous les véhicules de transport en commun de personnes présentés pour la première fois à la réception, en ce qui concerne ces dispositions et, à compter du 1^{er} octobre 1986, à tous les véhicules de ce genre immatriculés pour la première fois.

« 2° Les véhicules de transport en commun de personnes réceptionnés antérieurement ou immatriculés avant le 1^{er} octobre 1986 restent soumis aux règles applicables respectivement lors de leur réception ou de leur immatriculation. Toutefois, les dispositions des deux premiers alinéas de l'article 23, à l'exception des dispositions relatives aux fenêtres autres que les fenêtres de secours et aux systèmes de largage antérieurement autorisés, sont immédiatement applicables à tous les véhicules.

« 3° Toutefois, pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception antérieure au 1^{er} octobre 1983 :

« a) La prescription de largeur minimale des portes de service doubles prévues à l'article 21 du présent arrêté pourra ne pas être respectée à condition que leur(s) porte(s) de service double(s) permette(nt) le passage simultané de deux rectangles verticaux, selon la procédure prévue à l'article 26 du présent arrêté ;

« b) Le poids B de bagages en soute et le poids BX de bagages sur le toit, visés aux articles 4 et 6 du présent arrêté, pourront être ignorés pour l'application de ces articles ;

« c) La prescription d'écartement des barres, rambardes ou poignées de maintien prévue à l'article 35 d pourra ne pas être respectée.

« 4° Pour les véhicules présentés pour la première fois à la réception en ce qui concerne les dispositions du présent arrêté avant le 1^{er} juin 1987 et immatriculés avant le 1^{er} juin 1988 :

« – la condition de stabilité prévue au dernier alinéa de l'article 4 du présent arrêté ne sera exigée que pour les véhicules à étage ;

« – par dérogation à l'article 9, la preuve qu'aucun matériau d'insonorisation susceptible de s'imprégner de carburant ou de lubrifiant n'est utilisé dans le compartiment moteur des véhicules autres que les véhicules de transport en commun de personnes de faible capacité sans être recouvert d'un revêtement imperméable et résistant au feu ne sera pas exigée ;

« – par dérogation à l'article 16, la preuve que les matériaux à moins de 10 cm du dispositif d'échappement et non efficacement protégés ne sont pas classés en catégorie D au sens de la spécification technique n° 18/502-1 de l'union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) ne sera pas exigée ;

« – l'article 18 *bis* ne sera pas applicable ;

« – par dérogation à l'article 19, le nombre total d'issues (non compris les trappes d'évacuation de personnes) pourra être de trois pour un nombre de places inférieur ou égal à 22, de quatre pour un nombre de places compris entre 23 et 35 et de cinq pour un nombre de places supérieur à 35 ; ces nombres de places s'entendent non compris le conducteur ;

« – par dérogation à l'article 22 a (septième alinéa), le délai s'écoulant entre l'action d'une commande d'ouverture et la possibilité d'ouverture effective d'une porte pourra être supérieur à huit secondes ;

« – le huitième alinéa de l'article 22 a pourra ne pas être appliqué ;

« – par dérogation à l'article 23, les prescriptions relatives aux fenêtres ne seront pas applicables aux fenêtres autres que les fenêtres de secours et les systèmes de largage répondant aux conditions exigées pour un système d'ouverture sur charnières seront admis.

« 5° Les dispositions des articles 4 à 40 du présent arrêté ne s'appliquent pas aux véhicules conformes aux prescriptions techniques de l'annexe à l'arrêté du 26 février 1976 ou à celles de l'annexe à l'arrêté du 4 novembre 1985 relatifs respectivement à l'homologation des véhicules de transport en commun suivant les prescriptions du règlement n° 36 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 et à l'homologation des véhicules de transport en commun suivant les prescriptions du règlement n° 52 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958.

« Les dispositions des articles 4 à 45 du présent arrêté ne s'appliquent pas aux véhicules conformes aux dispositions du règlement n° 107 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 dans sa version originale.

« Les dispositions de l'article 4 relatives à la stabilité, les dispositions de l'article 17 relatives à l'emplacement de l'extincteur d'incendie, les dispositions de l'article 18 relatives à l'emplacement de la boîte de secours ainsi que la totalité des dispositions des articles 5, 7, 13 à 16, 18 *bis*, 19 à 32, 34, 35, 38 à 45 du présent arrêté ne s'appliquent pas aux véhicules complets, ou aux véhicules complétés, dont la carrosserie a déjà été réceptionnée CE en tant qu'entité technique séparée conforme aux dispositions de la directive 2001/85/CE ou des prescriptions équivalentes du règlement n° 107 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 dans sa version d'amendement 01 ou ultérieure.

« Les réceptions CE délivrées par l'autorité compétente française en application de la directive 2001/85/CE sont effectuées dans les conditions définies par l'arrêté du 16 septembre 1994 modifié relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements.

« 6° Jusqu'au 1^{er} janvier 1987, les rideaux et stores situés à l'intérieur des autocars autres que les autocars de faible capacité pourront être soumis aux essais de type 2-1 et 2-2 de la spécification technique n° ST/18-502-1 en remplacement des essais prévus à l'annexe 1 du présent arrêté.

« 7° Les véhicules dont la première mise en circulation dans un Etat membre de la Communauté économique européenne est antérieure au 1^{er} octobre 1983 sont dispensés de la preuve du classement selon les spécifications techniques de l'union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) dans les catégories exigées par les articles 8, 9 et 13 du présent arrêté.

« 8° Pour les autocars autres que les autocars de faible capacité mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1999, par dérogation aux dispositions de l'article 31, les strapontins montés avant cette date et disposés dans l'allée sont tolérés jusqu'au 15 juillet 2003 si la largeur minimale exigée pour l'allée est totalement libre lorsque les strapontins sont repliés.

« 9° Les véhicules conçus exclusivement pour le transport d'enfants, au sens du paragraphe 1° de l'article 52 du présent arrêté, doivent être conformes à l'ensemble des dispositions de l'arrêté du 5 décembre 1996 modifié relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuis-tête dans les véhicules à moteur. Ces dispositions sont applicables aux véhicules mis en circulation, aménagés ou réceptionnés à dater du 1^{er} juillet 2004.

« 10° La mise en circulation de véhicules de transport de marchandises employés occasionnellement au transport en commun de personnes, dans le cadre du chapitre II du titre III, est interdite à partir du 1^{er} janvier 2006.

« 11° Véhicules de transport de marchandises employés occasionnellement au transport de personnes.

« L'exploitation et l'entretien des véhicules de transport de marchandises employés occasionnellement au transport de personnes mis en circulation avant le 1^{er} janvier 2006 sont soumis aux prescriptions suivantes ainsi qu'à celles des articles 60 à 62 du présent arrêté.

« Le transport de passagers debout y est interdit.

« Le matériel et les marchandises transportés en même temps que les passagers doivent être disposés ou arrimés de telle sorte que pendant la marche ils ne puissent se déplacer et occuper les emplacements prévus pour les passagers.

« Doivent être affichés :

« 1. Dans la cabine de conduite, le nombre maximum de places autorisées, ainsi que l'interdiction de parler au conducteur sans nécessité ;

« 2. Dans le compartiment réservé aux passagers, l'interdiction de voyager debout et de monter ou descendre en dehors de l'arrêt complet du véhicule.

« Les véhicules de transport de marchandises ne peuvent pas servir au transport en commun d'enfants au sens de l'article 2 du présent arrêté.

« Le transport de personnes handicapées en fauteuils roulants est interdit dans un véhicule de transport de marchandises.

« L'emploi de véhicules de transport de marchandises (camions et camionnettes) pour assurer un transport public en commun de personnes est interdit.

« Les véhicules de transport de marchandises employés occasionnellement au transport en commun de personnes sont soumis aux dispositions de l'article 86 du présent arrêté. Ils doivent être présentés complètement équipés pour ce transport à l'expert chargé des visites techniques.

« 12° Les cartes violettes telles que définies à l'annexe 6 de l'arrêté du 2 juillet 1982 précité et délivrées antérieurement au 18 novembre 2005 restent valides et tiennent lieu d'attestation d'aménagement.

« Toutefois, les cartes violettes sont remplacées par des attestations d'aménagement :

« – lors d'un changement de propriétaire ou d'une modification d'aménagement ;

« – dans tous les cas, au plus tard pour le 31 décembre 2015.

« Les opérations de remplacement sont réalisées par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

« L'annexe 6 de l'arrêté du 2 juillet 1982 précité est supprimée à compter du 31 décembre 2015.

« PII. – Spécifications particulières

« *Art. 104.* – Ralentisseur.

« Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa et des deux premiers paragraphes du cinquième alinéa de l'article 103 du présent arrêté, les dispositions de l'article 37 du présent arrêté sont immédiatement applicables à tous les véhicules visés dans cet article. »

« *Art. 111.* – Les dispositions des articles 61 à 82 du présent arrêté sont applicables à tous les véhicules présentés à la première visite technique à compter du 1^{er} janvier 1983 et à tous les autres véhicules à compter du 1^{er} janvier 1984.

« Avant ces dates respectives, les véhicules respectivement visés à l'alinéa précédent restent soumis aux règles applicables lors de leur première visite technique.

« Enfin les portes éventuelles situées du côté gauche des véhicules qui en sont dotés et autres que celle du conducteur doivent être immédiatement condamnées de l'intérieur et n'être alors éventuellement manœuvrables que de l'extérieur du véhicule.

« Les dispositions du paragraphe *d* de l'article 63 du présent arrêté doivent être mises en œuvre au plus tard les :

« – 1^{er} juillet 2004 pour les véhicules immatriculés pour la première fois ;

« – 1^{er} janvier 2005 pour tous les véhicules en circulation.

« *Art. 112.* – Les dispositions des articles 85 à 102 du présent arrêté sont applicables à compter du 1^{er} janvier 1983. Toutefois les visites des véhicules de transport de marchandises employés occasionnellement au transport en commun de personnes pourront bénéficier jusqu'au 30 juin 1984 d'une validité d'un an, lorsque leur résultat sera satisfaisant, selon les modalités de l'article 90 du présent arrêté.

« Par ailleurs, les dispositions de ses articles 94 (premier et deuxième alinéa) et 95 ainsi que 109 sont applicables à tous les véhicules concernés en circulation. Toutefois les dispositions du troisième alinéa de l'article 94 du présent arrêté ne sont applicables qu'aux véhicules affectés au transport en commun d'enfants au sens de l'article 2 du présent arrêté et immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1986. Enfin, les cartes violettes délivrées avant le 1^{er} octobre 1986 pourront être conservées tant qu'aucune de leurs rubriques n'aura changé.

« Avant ces dates respectives, les dispositions réglementaires antérieures au présent arrêté continuent de s'appliquer.

« *Art. 113.* – La mise en conformité des véhicules, respectivement visés aux articles 105 (Siège du convoyeur), 106 (Transport de passagers couchés) et 108 (Transport en commun d'enfants), fera l'objet de la délivrance d'une attestation d'aménagement conforme à l'annexe 6 *bis* au présent arrêté, lors de la première visite technique la suivant, dans les conditions prévues à ces articles respectifs, ainsi qu'aux articles 93 et 94 du présent arrêté.

« *Art. 114.* – Toute disposition réglementaire antérieure et contraire au présent arrêté est abrogée. »

Art. 3. – Il est inséré, dans l'arrêté du 2 juillet 1982, les articles 18 *ter*, 60 *bis*, 80 *bis* et 91 *bis* rédigés comme suit :

« *Art. 18 ter.* – Laboratoire d'essais.

« Le laboratoire de l'union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC), à Linas-Montlhéry (91), est agréé pour effectuer les essais permettant le contrôle des prescriptions figurant aux articles 8, 9, 13 et 16 du présent arrêté. Les essais sont à la charge du demandeur. »

« *Art. 60 bis.* – Mesures à prendre avant le départ.

« Chaque jour avant le départ du véhicule, le transporteur procède ou fait procéder à l'examen du bon état général intérieur et extérieur du véhicule et fait vérifier l'état des pneumatiques. Cette vérification comporte notamment des essais des différents modes de freinage, le contrôle du bon fonctionnement des assistances, accessoires et feux de signalisation, et de la présence des dispositifs de sécurité. Avant le début de chaque voyage, les portes et fenêtres de secours éventuellement verrouillées de l'extérieur doivent être déverrouillées. »

« *Art. 80 bis.* – Affichage et exploitation.

« Les véhicules de transport en commun de personnes affectés à un service public accessibles aux personnes à mobilité réduite sont soumis aux règles d'affichage et d'exploitation prévues à l'annexe 11 du présent arrêté. »

« *Art. 91 bis.* – En cas d'accident ou d'incident impliquant un autobus ou un autocar mettant en cause gravement la sécurité des personnes, et notamment un incendie du véhicule ou un début d'incendie nécessitant l'utilisation d'un système d'extinction, le transporteur informe sans délai le préfet et le directeur départemental de l'équipement du département où s'est produit l'événement et le cas échéant l'autorité organisatrice des transports. »

Art. 4. – Le chapitre « 3^o Déclarations d'accident ou d'incident » est inséré entre les articles 91 et 91 *bis* de l'arrêté du 2 juillet 1982.

Art. 5. – Au titre I^{er}, troisième partie, de l'arrêté du 2 juillet 1982, le titre : « 7^o Véhicules spécialement aménagés pour le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant » est remplacé par le titre : « Véhicules aménagés pour le transport de personnes à mobilité réduite ».

Art. 6. – Dans le chapitre II de l'annexe 1 et dans la figure 2 de l'annexe 2 de l'arrêté du 2 juillet 1982, le terme : « voyageurs » est remplacé par : « passagers ».

Art. 7. – Au point 1.1 de l'annexe 3 de l'arrêté du 2 juillet 1982, le terme : « chauffeur » est remplacé par : « conducteur »

Art. 8. – L'annexe 4 de l'arrêté du 2 juillet 1982 est remplacée comme suit :

« ANNEXE 4

« CAHIER DES CHARGES APPLICABLES AUX VÉHICULES
AMÉNAGÉS POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS COUCHÉS

(Application de l'article 47 du présent arrêté)

CHAPITRE I^{er}**Dispositions générales**Article 1^{er}*Stabilité du véhicule*

La stabilité du véhicule doit être assurée avec une répartition normale des charges, compte tenu des places de passagers couchés et du personnel de service, ainsi que de l'emplacement des bagages et marchandises, sur un dévers de 25°. La vérification de cette prescription pourra être réalisée sur la base de la note de calcul de l'annexe 3 au présent arrêté.

Article 2

Issues

Les issues doivent répondre, même dans les conditions qui permettent le transport de passagers couchés, aux prescriptions des articles 19 à 24 du présent arrêté ou à celles de l'annexe technique à l'arrêté du 26 février 1976, pour les véhicules réceptionnés en application de celui-ci.

Il est admis, dès lors que les prescriptions précitées sont respectées, que les passagers soient amenés à changer d'étage de couchettes pour accéder à une issue de secours.

Article 3

Aménagements intérieurs

Les prescriptions des articles 25 à 31 du présent arrêté ou celles de l'annexe technique de l'arrêté du 26 février 1976 pour les véhicules réceptionnés en application de celui-ci doivent être satisfaites dans les conditions qui permettent le transport de passagers couchés.

CHAPITRE II

Couchettes

Article 4

Généralités

Les couchettes (y compris les matelas) ne doivent comporter aucun point distant de plus de 185 cm de sa projection verticale sur le plancher du véhicule.

Chaque place couchée doit être d'un accès commode et comporter le cas échéant un dispositif d'accès approprié, verrouillé en position de service pendant l'utilisation des couchettes.

Les couchettes ou sièges couchettes doivent être fixés solidement à un élément lié rigidement au châssis ou à ce qui en tient lieu. Ils doivent être conçus de façon à ne présenter aucune aspérité dangereuse.

Article 5

Longueur et largeur

Chaque place couchée doit être matérialisée en longueur par une séparation des places voisines.

La projection sur un plan horizontal de l'emplacement offert par chaque place couchée doit être un rectangle de longueur minimum de 174 cm et de largeur minimum de 43 cm ; cette largeur minimum doit pouvoir être mesurée sur toute la longueur de la couchette, y compris au droit des appuis-bras ou dispositifs assurant la stabilité transversale du passager sur la couchette. Chaque couchette doit être constituée d'éléments ayant au moins une largeur de 40 cm, sauf au niveau correspondant aux têtes des dossiers où une largeur de 28 cm sera admise.

Par ailleurs, la largeur de chaque place couchée inférieure pourra être réduite de 1,5 cm au plus au niveau des montants soutenant les couchettes supérieures.

Article 6

Espace libre

L'espace libre au-dessus de chaque couchette doit être suffisant pour assurer la commodité d'accès et le confort des passagers.

Dans le cas de couchettes planes, on considérera cette condition remplie dès lors qu'on peut déplacer librement au-dessus de la place couchée et sur toute sa longueur un panneau rectangulaire vertical de 43 cm de largeur et de 55 cm de hauteur. Lors de ce déplacement, le panneau sera tenu perpendiculairement au plan vertical médian de la place couchée, le centre de gravité du panneau restant dans le plan vertical médian. Pour cette mesure, on estimera forfaitairement l'enfoncement du matelas sous le poids du passager à la moitié de son épaisseur au repos. On pourra tolérer également pour les places couchées inférieures, au droit des arceaux de soutien des couchettes supérieures, une diminution des dimensions de passages exigées : ces dimensions étant alors ramenées à 41,5 cm pour la largeur et 52,5 cm pour la hauteur ; à ce même endroit, un rayon de 10 cm pourra être toléré à l'angle supérieur du rectangle de passage précité. Les arceaux de soutien des couchettes supérieures situés dans le plan vertical longitudinal séparant deux places couchées contiguës inférieures sont interdits.

Par ailleurs, la hauteur de 55 cm pourra être réduite de 5 cm au plus à la verticale de certains accessoires indispensables au confort situés sur la couchette : le pavillon, la paroi du véhicule, les gaines d'aération, les porte-bagages, etc.

Article 7

Stabilité du passager

La stabilité du passager sur la couchette, lorsqu'il est allongé sur le dos, doit être assurée dans le sens longitudinal et dans le sens transversal (et en particulier empêcher la chute dans les allées) quelles que soient les sollicitations rencontrées dans les conditions normales de circulation.

On considérera cette condition remplie dès lors que les dispositifs individuels matérialisant la longueur de chaque couchette :

- sont fixés de manière à ne pouvoir être déplacés qu'après le démontage de leurs éléments de fixation ;
- assurent la stabilité d'un lest de 150 kg, lorsque le véhicule, lancé à une vitesse d'au moins 50 km par heure, est soumis à une décélération égale ou supérieure à 5 mètres par seconde. Ce lest est disposé dans une enveloppe de tissu offrant des caractéristiques minimales de frottement sur le revêtement du siège, et de manière à laisser un espace libre d'au moins 5 cm entre lui-même et la séparation située vers l'avant de la place couchée ;
- les dimensions de ce lest sont de 165 cm × 40 cm.

Lors de ces essais, les lests (150 kg par place couchée) seront placés comme suit, de manière à respecter le poids total autorisé en charge du véhicule :

- du côté du conducteur, sur toutes les couchettes inférieures ;
- de l'autre côté de l'allée, sur toutes les couchettes supérieures.

CHAPITRE III

Transport en commun d'enfants

Article 8

Transports exclusifs d'enfants

La longueur du rectangle prévu au deuxième alinéa de l'article 5 de la présente annexe est ramenée à 145 cm sur les véhicules de transport en commun de personnes utilisés exclusivement pour le transport en commun d'enfants couchés.

Les couchettes qui équipent ces véhicules devront en outre comporter un dispositif assurant une protection continue sur toute la longueur et la largeur de la couchette contre le risque de glissement en cas des sollicitations rencontrées dans les conditions normales de circulation, répondant aux prescriptions de l'article 7 de la présente annexe, à l'exception des poids et dimensions et qui seront ramenés respectivement à 100 kg et 136 cm × 40 cm.

Toutefois, dans le cas des couchettes inférieures, le dispositif assurant la protection continue décrite ci-dessus ne sera pas exigé sur les côtés de la couchette parallèles à l'axe longitudinal du véhicule.

Article 9

Transports occasionnels d'enfants

Le transport simultané d'enfants et d'adultes est admis dans la mesure où les séparations longitudinales prévues au premier alinéa de l'article 5 de la présente annexe sont réglables en longueur. Dans ce cas, les places couchées auront pour dimensions minimales 145 cm × 43 cm pour les enfants, 174 cm × 43 cm pour les adultes, et en aucun cas il ne pourra y avoir plus d'un enfant par place couchée.

Le nombre total de personnes transportées couchées, dans le cas de ce type de transport, ne peut excéder le nombre maximal d'enfants couchés autorisés selon les dispositions de l'article 8 de la présente annexe.

Les conditions de stabilité longitudinale des passagers pourront n'être vérifiées que dans la configuration Adulte conformément à l'article 7 de la présente annexe.

Les places réservées aux enfants doivent être munies du dispositif contre le risque de glissement prévu à l'article 8 de la présente annexe. »

Art. 9. – Les annexes 10 et 11 sont insérées dans l'arrêté du 2 juillet 1982 comme suit :

« ANNEXE 10

« CONTENU MINIMUM DE LA BOÎTE DE PREMIERS SECOURS

Le contenu minimum exigé de la ou des boîtes de premiers secours dont chaque véhicule de transports en commun de personnes est doté, conformément à l'article 65 du présent arrêté, est le suivant :

Protection du secouriste.	2 paires de gants à usage unique. 1 masque de protection à usage unique.
Nécessaire pour plaies.	2 compresses stériles en conditionnement individuel. 1 assortiment de pansements de différentes tailles. 1 ruban de tissu adhésif. 3 serviettes nettoyantes à usage unique ou 3 flacons d'antiseptique cutané en monodose. 1 bande de gaze élastique.
Matériels divers.	1 paire de ciseaux. 1 couverture isotherme.

« ANNEXE 11

« RÈGLES D'EXPLOITATION DES VÉHICULES ACCESSIBLES
AUX PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE

(Application de l'article 80 bis du présent arrêté)

1. Véhicules de classes I et A

Informations sonores et visuelles

Indication de ligne et de destination :

Une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée par un haut parleur situé près de la porte avant ou par un système équivalent.

Pour les véhicules de classe A, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Sur la face avant, la ligne et la destination doivent être indiquées sur un panneau ou une girouette, le plus bas possible au-dessus du champ de vision du conducteur ou au-dessus du pare-brise.

Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 18 cm pour la destination et de 20 cm pour la ligne (10 cm pour les dimensions des lettres et chiffres des véhicules de classe A).

Sur le côté, l'indication de ligne et de destination doit être faite sur un panneau situé entre 120 et 250 cm du sol en arrière de la porte avant, quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal, la pression de suspension étant la pression normale d'utilisation spécifiée par le constructeur ; un deuxième panneau est placé vers la dernière double porte dans le cas d'un véhicule articulé.

Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 8 cm.

A l'arrière, l'indication de la ligne doit être fournie par un panneau situé à une hauteur minimale de 80 cm du sol. L'inscription a une hauteur de 20 cm minimum (10 cm pour les véhicules de classe A).

Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond, conformément au paragraphe “Contraste visuel”.

En cas d’affichage électronique, la girouette est éclairée en permanence, son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l’absence de reflets.

Nom des arrêts :

A bord de l’autobus, le nom du prochain arrêt doit être fourni sous forme sonore et visuelle par un équipement embarqué ; l’information doit être perceptible par l’ensemble des passagers et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite. Dans les véhicules de classe A, s’il n’y a pas de dispositifs d’annonces, l’information doit être délivrée par le conducteur.

Pour les annonces visuelles, les caractères doivent avoir une hauteur minimale de 3 cm pour les minuscules et 5 cm pour les majuscules. Sur les panneaux électroniques, le message doit rester fixe pendant au moins dix secondes. L’écriture doit être de couleur contrastée par rapport au fond.

Messages de service :

En cas de lignes en fourche, de services partiels ou de perturbations, les informations doivent être fournies par l’afficheur visuel et doublées d’une annonce vocale de la destination ou du changement.

Plans de ligne :

Les plans de ligne placés à l’intérieur du véhicule ont des inscriptions contrastées et des caractères d’au moins 1 cm. Ils doivent indiquer les correspondances avec les autres modes de transport.

Doivent être mis à la disposition des passagers au minimum un plan dans les véhicules d’une longueur inférieure ou égale à 8 m, 2 plans dans les véhicules d’une longueur inférieure ou égale à 13,5 m et 3 plans dans les véhicules de plus de 13,5 m et les véhicules articulés.

Les informations fournies doivent être perceptibles et compréhensibles par l’ensemble des passagers, et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.

Autres dispositions :

La prise en compte de la demande d’arrêt doit être fournie sous une forme sonore et visuelle.

Le dispositif d’ouverture de porte, lorsqu’il existe, doit comporter un symbole graphique d’un relief d’au moins 0,1 cm permettant son identification par une personne déficiente visuelle.

L’ouverture et la fermeture des portes doivent être signalées par un dispositif sonore.

Valideurs de titre :

La possibilité d’une validation autonome doit être offerte aux personnes handicapées.

Les valideurs ne doivent ni présenter d’arêtes vives, ni empiéter sur l’emplacement spécial défini par le point 3.6.1 de l’annexe VII de la directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001 ou aux prescriptions équivalentes du règlement n° 107 annexé à l’accord de Genève du 20 mars 1958 dans sa version d’amendement 01 ou ultérieur.

La zone de présentation de la carte ou la fente pour introduire le titre doit être située à une hauteur comprise entre 80 et 100 cm du plancher, et être identifiable par une zone de couleur contrastée par rapport à l’environnement conformément au paragraphe “Contraste visuel”.

La signalisation de fonctionnement doit être visuelle et sonore selon les dispositions suivantes : la validité du titre est donnée par un point vert ou une flèche verte. Si le titre n’est pas valable, une croix rouge s’affiche. Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.

Contraste visuel :

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire. Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d’éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l’objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l’objet. Le contraste de luminance doit être d’au moins 70 %.

Un contraste équivalent peut également être recherché d’une manière chromatique, au moyen d’une différence de couleur entre deux surfaces.

2. Véhicules de classes II et III et B

Informations sonores et visuelles

Indications de ligne et de destination :

Une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée par un haut-parleur situé près de la porte avant ou par un système équivalent.

Pour les véhicules de classe B, s’il n’y a pas de dispositifs d’annonces, l’information doit être délivrée par le conducteur.

Sur la face avant, la ligne et la destination doivent être indiquées par un panneau ou une girouette situés au-dessus du pare-brise ou visibles à travers le pare-brise.

Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 18 cm pour la destination et de 20 cm pour la ligne (10 cm pour les lettres et les chiffres de véhicules de classe B).

Sur le côté, l'indication de ligne et de destination doit être donnée par des lettres et des chiffres d'une hauteur de 8 cm au minimum.

A l'arrière, l'indication de la ligne doit être fournie par un panneau situé à 80 cm du sol au minimum. L'inscription a une hauteur de 20 cm minimum (10 cm pour les véhicules de classe B).

Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé au paragraphe "Contraste visuel".

En cas d'affichage électronique, la girouette est éclairée en permanence ; son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l'absence de reflets.

Nom des arrêts :

A bord de l'autocar, le nom du prochain arrêt doit être fourni sous forme sonore et visuelle par un équipement embarqué ; l'information doit être perceptible par l'ensemble des passagers, et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.

Dans les véhicules de classe B, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Pour les services de nuit, l'indication de l'arrêt doit être à la fois fournie sous forme visuelle et délivrée par le conducteur ou l'accompagnateur.

Les caractères doivent avoir une hauteur minimale de 3 cm pour les minuscules et de 5 cm pour les majuscules.

Sur les panneaux électroniques, le message doit rester fixe pendant au moins dix secondes. L'écriture doit être de couleur contrastée par rapport au fond.

Messages de service :

En cas de services partiels ou de perturbations, l'information doit être fournie par une annonce vocale doublée d'un signal lumineux ou par des dispositions équivalentes.

Autres dispositions :

La prise en compte de la demande d'arrêt doit être fournie sous une forme sonore et visuelle.

Le dispositif d'ouverture de porte, lorsqu'il existe, doit comporter un symbole graphique d'un relief d'au moins 0,1 cm permettant son identification par une personne déficiente visuelle.

L'ouverture et la fermeture des portes doivent être signalées par un dispositif sonore.

Valideurs de titre :

La possibilité d'une validation autonome doit être offerte aux personnes handicapées.

Les valideurs ne doivent ni présenter d'arêtes vives, ni empiéter sur l'emplacement spécial défini par le point 3.6.1 de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001 ou aux prescriptions équivalentes du règlement n° 107 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 dans sa version d'amendement 01 ou ultérieur.

La zone de présentation de la carte ou la fente pour introduire le titre doit être située entre 80 et 100 cm du plancher, et identifiable par une zone de couleur contrastée par rapport à l'environnement conformément au paragraphe "Contraste visuel".

La signalisation de fonctionnement doit être visuelle et sonore selon les dispositions suivantes : la validité du titre est donnée par un point vert ou une flèche verte. Si le titre n'est pas valable, une croix rouge s'affiche. Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.

Contraste visuel :

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire. Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d'éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l'objet. Le contraste de luminance doit être d'au moins 70 %.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre deux surfaces. »

Art. 10. – Les dispositions du présent arrêté relatives aux caractéristiques de construction des véhicules s'appliquent à compter du 20 octobre 2007 pour les nouvelles réceptions par type et à tous les véhicules de transport en commun de personnes mis en circulation à partir du 20 octobre 2008.

Les dispositions du présent arrêté relatives à l'entretien et à l'exploitation s'appliquent à compter du 20 octobre 2007.

Pour ce qui concerne particulièrement les règles de construction et d'exploitation des véhicules affectés aux services de transport public, les dispositions des articles 25, 27, 28, 31, 35 alinéa a, 53, 61, 63 alinéa b, de l'article 2 du présent arrêté et de l'article 80 bis de l'article 3 du présent arrêté sont applicables aux commandes des véhicules de classe I postérieures au 12 août 2007 et aux commandes des véhicules de classes II, III, A et B postérieures au 12 novembre 2008, sans préjudice du respect du délai de dix ans fixé par la loi n° 2005 du 11 février 2005 pour la mise en accessibilité des services de transport public terrestre de voyageurs.

Art. 11. – La directrice de la sécurité et de la circulation routières et le directeur des transports ferroviaires et collectifs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 août 2007.

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,*
C. PETIT

*Le directeur des transports
ferroviaires et collectifs,*
P. VIEU