

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

### Transports en commun de personnes.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,

Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 78, R. 105 et R. 118;

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'avis de la commission centrale des automobiles et de la circulation générale en date du 25 septembre 1981;

Sur la proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

#### Article 1<sup>er</sup>.

Les véhicules automobiles employés normalement ou exceptionnellement au transport en commun de personnes sont assujettis aux prescriptions du présent arrêté sans préjudice des prescriptions du code de la route et des textes pris pour son application.

Le terme « Transport en commun de personnes » désigne le transport de plus de huit personnes, non compris le conducteur, les enfants au-dessous de dix ans comptant pour demi-personne lorsque le nombre de ces derniers n'excède pas dix. Lorsque ce nombre excède dix, seuls les dix premiers comptent pour demi-personne, les enfants au-delà du dixième comptant chacun pour un adulte.

#### TITRE I<sup>er</sup>

### CARACTÉRISTIQUES DE CONSTRUCTION DES VÉHICULES.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Véhicules de transport en commun de personnes.

#### PREMIÈRE PARTIE

##### DÉFINITIONS.

#### Article 2.

Les véhicules de transport en commun de personnes comprennent les « autocars » et les « autobus » :

Les « autocars » sont les véhicules conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes principalement assises. Par « autocar de faible capacité », on entend un autocar ne comportant pas de places debout et dont le nombre de places assises, non compris le siège du conducteur, ne dépasse pas vingt-deux.

Les « autobus » sont les véhicules conçus et aménagés pour les services urbains définis à l'article 72; 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.

Lorsque les places aménagées pour recevoir les personnes 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 personnes 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 ».

#### Article 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 voyageurs;
- 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 voyageurs 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 voyageurs 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 voyageurs 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 « trappe d'évacuation », une ouverture dans le toit destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger;
- par « issue de secours », une porte de secours, une fenêtre de secours ou une trappe d'évacuation;
- 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 voyageurs debout et reposent les pieds des voyageurs assis et du conducteur, ainsi qu'éventuellement les supports des sièges;
- par « allée », l'espace permettant aux voyageurs 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 voyageurs 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 voyageurs 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. 54 du code de la route, le véhicule pouvant ne pas être équipé d'une roue de secours;
- par « strapontin », un siège auxiliaire destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié par un dispositif automatique, pour laisser le passage libre en l'absence d'occupant;
- 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.

#### DEUXIÈME PARTIE

##### SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

#### 1<sup>re</sup> Dispositions générales.

#### Article 4.

##### Conditions de charge.

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 p. 100 du poids 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 p. 100 dans le cas des « autobus » et des véhicules articulés;
- 25 p. 100 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 voyageurs debout autorisés répartis uniformément sur la surface  $S_1$  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 p. 100 dans le cas des véhicules articulés.