

Arrêté n° 2619 PR du 2 septembre 2011 relatif aux véhicules de transport en commun*Paru in extenso au journal officiel n°37 N du 15/09/2011 à la page 4942 dans la partie Présidence*

Version en vigueur au 04/11/2025

- Titre Ier - Véhicules conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes (Art. 2 à Art. 35)
 - Section 1 - Spécifications générales (Art. 3 à Art. 32)
 - 1° Caractéristiques des véhicules (Art. 3 à Art. 5)
 - 2° Prévention des risques d'incendie (Art. 6 à Art. 16)
 - 3° Issues (Art. 17 à Art. 22)
 - 4 ° Aménagements (Art. 23 à Art. 32)
 - Section 2 - Spécifications des véhicules utilisés pour le transport de personnes handicapées en fauteuils roulants (Art. 33 à Art. 35)
- Titre II - Véhicules aménagés pour le transport en commun de personnes ("Trucks") (Art. 36 à Art. 60)
 - 1° Prévention des risques d'incendie (Art. 37 à Art. 46)
 - 2° Issues (Art. 47 à Art. 52)
 - 3° Aménagements (Art. 53 à Art. 56)
 - 4° Stabilité et habitabilité (Art. 57 à Art. 60)
- Titre III - Transport d'enfants (Art. 61)
- Titre IV - Dispositions finales (Art. 62 à Art. 63)

Le Président de la Polynésie française,

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 14-2011 APF/SG du 1er avril 2011 déclarant élu président de la Polynésie française M. Oscar Manutahi Temaru ;

Vu l'arrêté n° 1682 PR du 6 avril 2011 modifié portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement de la Polynésie française, et déterminant leurs fonctions ;

Vu la délibération n° 85-1050 AT du 24 juin 1985 modifiée portant réglementation générale sur la police de la circulation routière (code de la route de la Polynésie française) et notamment son article 156-21 ;

Vu l'avis de la commission du code de la route en date du 30 juin 2011,

Arrête :

Article 1er

En application de l'article 156-21 du code de la route, le présent arrêté détermine les conditions particulières auxquelles doivent répondre, en plus de celles qui sont déjà prescrites par le code de la route, les véhicules à moteur employés normalement au transport en commun de personnes.

Au sens du présent arrêté, on entend par transport en commun de personnes 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.

Les véhicules de transport en commun de personnes comprennent les autobus, les autocars et les trucks tels que définis à l'article 151-1 du code de la route.

TITRE IER - VÉHICULES CONÇUS ET AMÉNAGÉS POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES**Art. 2.— Définitions**

Les véhicules conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes comprennent les autobus et les autocars.

Aux fins du présent titre, on entend :

- par autobus, un véhicule à moteur conçu et aménagé pour être exploité principalement en agglomération. Ces véhicules sont équipés de sièges et comportent des espaces destinés à des passagers debout. Ils sont agencés pour permettre les déplacements des passagers correspondant à des arrêts fréquents. Au sens du code de la route, ces véhicules sont de classe I ;

- par "autobus de faible capacité", un autobus dont le nombre de passagers ne dépasse pas vingt-deux, non

compris le conducteur. Au sens du code de la route, ces véhicules sont de classe A ;

- par autocar, un véhicule à moteur conçu et aménagé pour le transport en commun de personnes principalement assises. Au sens du code de la route, ces véhicules sont de classe III, ou de classe II lorsqu'ils disposent de places destinées à des passagers debout ;
- par "autocar de faible capacité", un autocar ne comportant pas de places debout et dont le nombre de passagers ne dépasse pas vingt-deux, non compris le conducteur. Au sens du code de la route, ces véhicules sont de classe B ;
- 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 152.1 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'accompagnateur ou de guide.

SECTION 1 - SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

1° CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Art. 3.— 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 5 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 est effectuée sur la base de la note de calcul donnée en annexe 2 au présent arrêté.

Art. 4.— Surface disponible pour les passagers (sauf pour les véhicules de petite 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 28 ci-après ;
- 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...) ;
- 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. 5.— Nombre de places

1° Véhicules de grande capacité :

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

$$a) N1 = Pt - (Pv + M) / P$$

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 3 ci-dessus ;

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 28 ci-après, au moins égal au nombre de mètres carrés de surface S0 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 4 nombres suivants :

b) $N2 = A + S1 (m2) / s$

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 3 ci-dessus, 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 31 ci-après, chaque barre verticale et chaque mètre de barre horizontale équivalent à cinq poignées.

e) Dans le cas des autocars :

$N5 = 3/2 A$

2° Véhicules 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 1° ci-dessus et tel que le nombre total de places soit inférieur ou égal aux nombres N2 et N4 définis ci-dessus.

3° Véhicules utilisés pour le transport d'enfants

I - Pour le calcul du nombre de places, les autocars sont soumis, au moment où ils sont utilisés pour le transport en commun d'enfants, aux prescriptions du présent paragraphe ainsi qu'aux prescriptions des 1° et 2° ci-dessus qui ne leur sont pas contraires.

II - Le poids des accompagnateurs et les dimensions des sièges ou des surfaces affectées à ceux-ci sont ceux fixés au 1° du présent article pour les personnes adultes.

Le poids moyen de chaque enfant transporté est forfaitairement compté pour 40 kg. Les autres paramètres sont inchangés.

III - 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, 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 29 ci-après.

Dans le cas de l'éventuelle division par trois places d'une banquette longitudinale prévue à l'article 28 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.

2° PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIE

Art. 6.— 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.

Art. 7.— Compartiment moteur

Par carburant, on entend le combustible destiné à la propulsion du véhicule ou à sa climatisation.

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) 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. 8.— 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 de grande 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.

Sur les véhicules 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 faible capacité, une saillie n'excédant pas 3 cm et de forme doucie pourra être admise.

Art. 9.— 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 ne doit faire saillie au-delà de la largeur hors tout de la carrosserie.

Art. 10.— 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 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. 11.— 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.

Art. 12.— 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 une paroi étanche protégée contre les corrosions et ne doit pas permettre l'accumulation de gaz émis par la batterie.

Art. 13.— Extincteurs d'incendie (emplacement)

Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour installer le ou les extincteurs décrits à l'article 156-3 du code de la route. Ce ou ces emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers ; l'un au moins sera disposé à proximité du conducteur.

Art. 14.— Boîtes de premier secours (emplacement)

Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour la ou les boîtes de premier secours.

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

Art. 15.— Dispositifs d'évacuation des fumées

Dans les autocars de grande 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.

Art. 16.— Essais

Sur demande de l'administration, le demandeur doit justifier que les essais permettant le contrôle des prescriptions figurant aux articles 6, 7 et 11 du présent arrêté ont été effectués par un professionnel qualifié.

3° ISSUES

Art. 17.— Nombre d'issues

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 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 autobus, le nombre minimal de portes de service doit être le suivant :

Nombre de places Nombre minimal

(non compris le conducteur) de portes de service

Au plus 22 2

De 23 à 60 2

Plus de 61 3

Art. 18.— Emplacement des issues

a) Véhicules 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) Véhicules de grande capacité

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. L'autre porte ou au moins l'une des autres portes doit être située dans sa moitié arrière.

Lorsque les deux portes visées au premier alinéa de l'article 17 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 de grande 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. 19.— Dimensions minimales

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

Porte de service :

Autobus : 175 cm de hauteur, 60 cm de largeur (120 cm pour les portes doubles)

Autocars de grande capacité : 165 cm de hauteur, 60 cm de largeur (120 cm pour les portes doubles)

Autocars de faible capacité : 150 cm de hauteur (les dimensions peuvent être légèrement réduites là où les angles sont arrondis), 60 cm de largeur (120 cm pour les portes doubles)

Porte de secours :

120 cm de hauteur, 55 cm de largeur.

Dans les autocars de faible capacité, la largeur peut être réduite de 25 cm là où la présence de passage des roues ou le mécanisme de servocommande l'exigent.

Fenêtre de secours (ou trappe d'évacuation des passagers) : 50 cm x 70 cm ou 140 cm x 35 cm. Les dimensions peuvent être légèrement réduites là où les angles sont arrondis.

Art. 20.— 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.

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.

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.

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 17 en ce qui concerne leur nombre et de l'article 18 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 de celui 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 19 (Dimensions), 24 et 26 (Accès), 25 (Marches) et 31 c (Poignées de maintien) du présent arrêté.

Les prescriptions de l'alinéa précédent peuvent être également appliquées aux trois rangées transversales avant de véhicules de moins de 16 places, conducteur non compris.

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.

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.

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.

Pour les véhicules de grande 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 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.

Art. 21.— Prescriptions applicables relatives aux fenêtres

Les fenêtres des autocars non situées sur une porte 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. Toutefois, ces dispositifs 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.

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 19 du présent arrêté.

Art. 22.— Inscriptions sur les issues de secours

Toutes les issues de secours, quelles qu'elles soient, doivent porter sur ou au-dessus de celles-ci, les inscriptions "Issue de secours", lisibles 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

Art. 23.— Aménagement intérieur

L'aménagement intérieur des autobus et des autocars 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.

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. 24.— 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, sa hauteur est ramenée à 140 cm et sa largeur à 40 cm.

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 31 du présent arrêté.

Art. 25.— Marches des portes de service

Les marches doivent avoir la hauteur maximale, la profondeur et la profondeur minimales ci-après, avec une tolérance possible de 5 cm :

Première marche :

Hauteur par rapport au sol : 40 cm.

Profondeur : 30 cm. Pour les autocars de faible capacité : 23 cm.

Profondeur utile : 20 cm.

Marches suivantes :

Hauteur en cm : Pour les autocars : 35 cm. Pour les autobus : 30 cm.

Profondeur utile : 20 cm.

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.

La hauteur par rapport au sol de la première marche est mesurée sur le véhicule au poids à vide en ordre de

marche.

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.

Art. 26.— 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 1 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 19 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. 27.— Allées

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, avec une tolérance de 5 cm.

Autobus Autocar de grande capacité Autocar de faible capacité

Hauteur 185 cm 165 cm 150 cm (1)

Largeur 45 cm 30 cm 30 cm

(1) Au niveau du siège pour passager avant, la hauteur peut être ramenée à 140 cm.

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

Dans le plancher d'un véhicule, 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. 28.— 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.

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 1 au présent arrêté) doivent respecter les valeurs suivantes :

	Sièges	Strapontins
Largeur minimale du coussin, de part et d'autre de l'axe médian (F)	20 cm	15 cm
Distance minimale entre axes de sièges (2 G) (ou largeur d'aisance)	43 cm	35 cm
Distance minimale entre axe et cloison latérale (G)	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	30 à 60 cm
Hauteur minimale d'appui du dossier	20 cm	20 cm
Hauteur maximale du point inférieur du dossier par rapport au point le plus bas du coussin	10 cm	
Profondeur minimale du coussin	35 cm	

NB : Des intrusions sont admises à l'endroit des passages de roues, selon ce qui est indiqué ci-après

A l'endroit des passages de roues, l'intrusion de ceux-ci au-delà de l'axe médian de sièges pourra être admise dans les conditions prévues à l'annexe 1 (figures 3 à 5 bis).

c) Espacement des sièges

(voir figure 6 de l'annexe 1 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 ou de banquettes orientés face à face, l'intervalle minimal entre la face avant des dossiers des sièges se faisant face, mesuré transversalement à la hauteur 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.

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 au a) du présent article 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 1 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 déclarées lors 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.

Tout banquette doit être bordée par un accoudoir ou un appuie-bras, type crosse fixe, du côté de l'allée.

Art. 29.— Siège du conducteur et poste de conduite

Le siège du conducteur doit être indépendant des autres sièges que comporte le véhicule. Toutefois, sur les

véhicules 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 véhicules 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. L'assise doit avoir au moins 40 cm de large et 40 cm de profondeur mesurée entre le bord avant du siège et le bas du dossier.

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 véhicules de faible capacité.

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.

Le pare-brise doit être muni de dispositifs permettant un désembuage efficace.

Art. 30.— Eclairage intérieur

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

- tous les compartiments réservés aux passagers ;
- les escaliers ou marches ;
- l'accès aux portes.

Art. 31.— 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 barres et poignées de maintien et rambardes doivent avoir une section qui permette aux passagers de les tenir facilement et fermement. Les poignées de maintien peuvent être fixées aux portes ou aux sièges.

b) 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.

c) 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 4 du présent arrêté.

Art. 32.— Climatisation et aération

Les véhicules de transport en commun de personnes doivent être pourvus d'un système d'aération efficace.

Les véhicules climatisés doivent utiliser un procédé offrant toute qualité de salubrité et de sécurité.

SECTION 2 - SPÉCIFICATIONS DES VÉHICULES UTILISÉS POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES HANDICAPÉES EN FAUTEUILS ROULANTS

Art. 33.— Accessibilité des véhicules de transport en commun aux handicapés sur leur fauteuil roulant

Pour pouvoir admettre un ou plusieurs handicapés sur leur fauteuil roulant, les véhicules de transport en commun, qui ne répondent pas à la définition de l'article 34, doivent satisfaire aux dispositions générales applicables aux véhicules de transport en commun de personnes.

Les personnes handicapées transportées doivent bénéficier d'aménagements particuliers satisfaisant aux prescriptions suivantes.

1. Le nombre des portes donnant accès au compartiment où se tiennent les handicapés ne doit pas être inférieur à deux, une à l'avant du compartiment, l'autre à l'arrière ; ces portes ne seront pas toutes situées sur la même face du véhicule. Toutefois elles peuvent se trouver toutes deux sur son côté droit, si une issue conforme aux dispositions de l'article 19 du présent arrêté est située soit sur la paroi arrière, soit sur la paroi avant du véhicule. Cette issue peut aussi être une trappe d'évacuation aménagée dans le toit.

Cependant, il peut n'y avoir qu'une seule porte dans ce compartiment dans le cas où le véhicule est aménagé pour transporter au maximum un handicapé en fauteuil roulant.

2. Les portes doivent disposer d'une commande intérieure et d'une commande extérieure.

Deux portes au moins doivent permettre le passage d'une personne assise dans un fauteuil roulant et, pour cela, présenter un passage libre d'au moins 0,80 mètre de large. Toutefois, ce nombre peut être réduit à une porte dans le cas où le véhicule est aménagé pour le transport d'au maximum deux handicapés en fauteuils roulants. Dans ce dernier cas l'une au moins des autres portes donnant accès au compartiment où se tiennent les handicapés doit présenter un passage libre d'au moins 0,60 mètre de large. L'une au moins des portes permettant le passage d'une personne en fauteuil doit être manœuvrable de l'intérieur par une personne assise dans un fauteuil roulant ; en particulier, la commande doit être située, à une hauteur comprise entre 0,55 mètre et 1,30 mètre du plancher.

3. L'une au moins des portes doit être équipée d'un moyen d'accès pour les handicapés, manœuvrable au moins de l'extérieur par un tiers : rampe d'accès, plate-forme élévatrice ou dispositif équivalent.

Si l'une des portes est équipée d'une plate-forme élévatrice, et sauf dans le cas où le véhicule est aménagé pour transporter au maximum deux handicapés en fauteuil, une autre doit être équipée d'une rampe d'accès.

4. Rampes d'accès

Toute rampe d'accès doit être munie d'un revêtement antidérapant, sauf éventuellement dans le cas où elle se compose de deux chemins de roulement pour le fauteuil, tandis que la personne assurant la manœuvre du fauteuil prend appui sur le sol.

Les rampes d'accès doivent avoir une pente maximale n'excédant pas 25 p. cent à l'exception des rampes latérales prenant appui sur le trottoir, dont la pente ne doit pas excéder 35 p. cent. Ces pentes sont mesurées par rapport au plan horizontal sur lequel reposent les roues du véhicule.

5. Plates-formes élévatrices

La surface d'une plate-forme élévatrice doit être suffisante pour recevoir dans de bonnes conditions de stabilité une personne handicapée en fauteuil roulant.

Pour cela, toute plate-forme élévatrice doit être munie d'un rebord empêchant la chute du fauteuil roulant transporté (ou d'une protection équivalente) et avoir des dimensions d'au moins 0,80 mètre sur 1,30 mètre.

La commande de la manœuvre doit pouvoir être actionnée par une personne assise dans un fauteuil roulant utilisant la plate-forme. La manœuvre doit pouvoir être interrompue par un tiers en cas d'urgence, à tout instant de la montée ou de la descente.

6. La largeur des passages d'accès aux portes, visées au point 1 ci-dessus, doit permettre la manœuvre des fauteuils roulants en vue de leur évacuation.

Par dérogation aux dispositions réglementaires applicables aux véhicules de transport en commun de personnes, la largeur du couloir longitudinal pourra, dans la partie où se tiennent les handicapés, être réduite à 0,25 mètre, lorsque leurs fauteuils roulants sont en place.

Art. 34.— Accessibilité des véhicules de transport en commun aménagés pour le transport exclusif de personnes handicapées sur leur fauteuil roulant

1. Les véhicules de transport en commun de personnes, aménagés pour le transport exclusif de personnes handicapées sur leur fauteuil roulant (nombre de personnes transportées supérieur à 9, conducteur compris) sont soumis aux prescriptions générales applicables aux véhicules de transport en commun de personnes, sous réserve des dispositions du 2) du présent article, et doivent être aménagés conformément aux dispositions des points 2 à 5 de l'article 33 ci-dessus. Toutefois, lorsque le véhicule est aménagé pour le transport de plus de huit handicapés en fauteuils roulants, deux issues au moins doivent être équipées d'un moyen d'accès.

2. Les largeurs des passages d'accès aux portes et des couloirs de circulation doivent permettre la circulation d'un accompagnateur et la manœuvre des fauteuils roulants en vue de leur évacuation par un tiers.

Art. 35.— Stabilité des fauteuils roulants

1. Le dispositif d'arrimage des fauteuils roulants doit permettre d'assurer la stabilité d'un fauteuil lesté d'une masse de 150 kilogrammes (le lest occupant sensiblement la place du passager) lorsque le véhicule lancé à une vitesse d'au moins 50 kilomètres-heure est soumis à une décélération égale ou supérieure à 5 mètres-seconde au carré.
2. La commande assurant le verrouillage et le déverrouillage du dispositif d'arrimage doit être de couleur et son mode d'action doit être clairement indiqué sur la commande elle-même ou à proximité, de façon à faciliter l'évacuation des fauteuils par l'handicapé ou un tiers en cas d'urgence.
3. La commande du dispositif d'arrimage doit être conçue de manière à réduire le risque d'utilisation incorrecte. Cela signifie notamment qu'elle ne doit pas pouvoir demeurer en position semi-fermée.

TITRE II - VÉHICULES AMÉNAGÉS POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES ("TRUCKS")

Art. 36

Les "trucks" tels que définis à l'article 151-1 du code de la route sont des véhicules, conçus initialement pour le transport de marchandises, puis aménagés pour le transport en commun de personnes.

Aux fins du présent titre, on entend :

- par ouverture de service, l'issue utilisée par les passagers pour la montée et la descente du truck dans des conditions normales d'utilisation, le conducteur étant assis ;
- 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 issue, une ouverture de service ou une porte de secours ;
- par fenêtre, une fenêtre, non nécessairement vitrée, pouvant être utilisée comme issue de secours par les passagers en cas de danger ;
- par plancher, les parties de la carrosserie sur lesquelles se tiennent les passagers debout et reposent les pieds des passagers assis, 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 les marches ; elle ne comprend pas non plus l'espace qui s'étend devant un siège ou une rangée de sièges jusqu'à une distance de 20 cm, mesurée en avant de l'assise, et qui est destiné aux pieds des passagers assis ;

- par poids à vide en ordre de marche, le poids du véhicule tel que défini par l'article 152.1 du code de la route, le véhicule pouvant ne pas être équipé d'une roue de secours ;
- par membre d'équipage, une personne chargée de seconder le conducteur ou de remplir les fonctions d'accompagnateur ou de guide.

1° PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIE

Art. 37.— 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.

Art. 38.— Compartiment moteur

Par carburant, on entend le combustible destiné à la propulsion du véhicule ou à sa climatisation.

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) 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. 39.— 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.

Ces orifices ne doivent pas se trouver près de l'ouverture d'une porte, ni former saillie par rapport aux surfaces adjacentes de la carrosserie. Toutefois, une saillie n'excédant pas 3 cm et de forme doucie pourra être admise.

Art. 40.— 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 ne doit faire saillie au-delà de la largeur hors tout de la carrosserie.

Art. 41.— 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 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. 42.— 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.

Art. 43.— 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 une paroi étanche protégée contre les corrosions et ne doit pas permettre l'accumulation de gaz émis par la batterie.

Art. 44.— Extincteurs d'incendie (emplacement)

Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour installer le ou les extincteurs répondant aux exigences de l'article 156.3 du code de la route. Ce ou ces emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers ; l'un au moins sera disposé à proximité du conducteur.

Art. 45.— Boîtes de premier secours (emplacement)

Un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour la ou les boîtes de premier secours. Ces emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers et d'un accès facile.

Art. 46.— Essais

Sur demande de l'administration, le demandeur doit justifier que les essais permettant le contrôle des prescriptions figurant aux articles 37, 38 et 42 du présent arrêté ont été effectués par un professionnel qualifié.

2° ISSUES

Art. 47.— Nombre d'issues

Tout truck doit avoir au moins deux issues distinctes, à savoir une ouverture de service et une porte de secours. Il doit avoir au moins huit fenêtres 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.

Art. 48.— Emplacement des issues

L'ouverture de service doit être située sur le côté droit.

La porte de secours doit être située sur la paroi arrière du véhicule.

Les fenêtres doivent être placées de telle manière qu'il y en ait au moins quatre de chaque côté du véhicule, également réparties dans chacune des moitiés avant et arrière du compartiment destiné aux passagers.

Art. 49.— Dimensions minimales

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

Ouverture de service : 155 cm de hauteur, 60 cm de largeur

Porte de secours : 120 cm de hauteur, 55 cm de largeur.

Fenêtre : 50 cm de hauteur, 70 cm de largeur.

Les dimensions peuvent être légèrement réduites là où les angles sont arrondis.

Art. 50.— Prescriptions techniques relatives aux ouvertures de service

a) L'ouverture de service peut ne pas être fermée par une porte ; en ce cas, aucune banquette ni aucun siège ne doit être placé en face de l'ouverture.

b) L'ouverture de service peut être fermée par une porte de service commandé.

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. 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.

c) Les marches doivent avoir la hauteur maximale, la profondeur et la profondeur minimales ci-après, avec une tolérance possible de 5 cm :

Première marche :

Hauteur par rapport au sol en cm : 40.

Profondeur en cm : 30.

Profondeur utile en cm : 20.

Marches suivantes :

Hauteur en cm : 35.

Profondeur en cm : 20.

La hauteur par rapport au sol de la première marche est mesurée sur le véhicule au poids à vide en ordre de marche.

d) 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.

e) L'ouverture de service est en tant que de besoin munie de mains courantes pour faciliter la montée et la descente des passagers, conformément aux dispositions de l'article 55 du présent arrêté.

Art. 51.— Prescriptions techniques relatives aux portes de secours

a) Les portes de secours ne doivent pas être du type coulissant et ne doivent pas s'ouvrir vers l'intérieur.

b) Les portes de secours 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 des commandes intérieures d'ouverture des portes de secours doit les protéger contre les risques de mise en œuvre intempestive, notamment par poussée ou par pression des passagers transportés.

c) La porte de secours doit porter, les inscriptions "Issue de secours", lisibles de l'intérieur et de l'extérieur.

Le dispositif d'ouverture des portes doit être signalé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, de façon explicite et apparente, ainsi que son mode de fonctionnement.

d) 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.

Première marche : Hauteur par rapport au sol : 50 cm.

Art. 52.— Prescriptions techniques relatives aux fenêtres

Les fenêtres des trucks doivent être équipées d'un système d'ouverture manœuvrable aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur 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.

3° AMÉNAGEMENTS

Art. 53.— Aménagement intérieur

L'aménagement intérieur des trucks comprend des banquettes, disposées fonctionnellement pour recevoir des passagers.

En aucun cas, des sièges ne doivent être fixés aux portes ou en gêner l'accès.

L'installation des banquettes doit répondre aux exigences ci-après.

A - Prescriptions générales

1) Banquettes des passagers

Les dimensions minimales de chaque banquette doivent respecter les valeurs suivantes :

- Profondeur 35 cm ;

- Hauteur de la banquette, 40 à 50 cm,

mesurée à l'aplomb des pieds du passager, entre le plancher et un plan horizontal tangent à la partie avant de la face supérieure de la banquette

2) Accoudoirs et appuie-bras

Sur les banquettes accolées disposées 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.

Tout banquette doit être bordée par un accoudoir ou un appuie-bras, type crosse fixe, du côté de l'allée.

3) Dossiers

4) Allée(s)

Chaque allée doit être conçue et aménagée de manière à permettre le libre passage entre l'ouverture de service et la porte de secours. Les dimensions de chaque allée correspondent à 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, avec une tolérance de 5 cm :

Hauteur : 155 cm ;

Largeur : 30 cm.

Dans le cas où le truck comporte deux allées, les deux allées doivent se rejoindre devant la porte de secours, pour former un rectangle vertical aux dimensions au moins égales à celles qui sont fixées ci-après, avec une tolérance de 5 cm :

Hauteur : 155 cm ;

Largeur : 145 cm.

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

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

Un espace d'une largeur minimale de 20 cm doit être prévu au plancher pour les pieds des passagers, avec une tolérance de 5 cm. Il ne peut en aucun cas empiéter sur l'allée ou les allées.

6) 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.

7) Résistance des banquettes et de leur ancrage

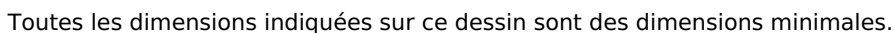
Les banquettes et leurs dossiers doivent être ancrées solidement au véhicule, conformément aux dispositions du constructeur ou du carrossier déclarées lors de la réception du véhicule ; elles ne doivent pas présenter d'arêtes vives ou d'aspérités, ni avoir une forme susceptible de provoquer des blessures aux personnes au cours de leur mouvement ou de leur station à bord du véhicule, ou de les aggraver en cas d'accident.

B - Aménagement avec des banquettes latérales, disposées parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et adossées aux parois de l'habitacle passagers (sans banquette(s) centrale(s))

Cet aménagement peut être réalisé dans tous les trucks quelque soit la largeur de l'habitacle passagers, dès lors que toutes les prescriptions fixées au A ci-dessus sont respectées.

C - Aménagement avec des banquettes latérales et une ou des banquettes centrales, disposées parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule

Cet aménagement ne peut être réalisé que dans les trucks dont la largeur minimale de l'habitacle passagers (mesuré dans sa partie la plus étroite) est de 220 cm et que toutes les prescriptions fixées au A ci-dessus sont respectées, conformément à la figure ci-dessous :



D - Aménagement avec des sièges ou des banquettes disposées perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule
 Dans ce cas, l'aménagement des sièges et banquettes doit répondre aux exigences des articles 26 à 28 du présent arrêté.

Art. 54.— Eclairage intérieur

Un éclairage électrique intérieur approprié doit être prévu pour pouvoir éclairer le compartiment réservé aux passagers et l'escalier de l'ouverture de service.

Art. 55.— Barres, poignées de maintien et rambardes

Dans l'escalier de l'ouverture de service, des poignées de maintien devront être prévues de chaque côté du passage pour faciliter la montée et la descente.

Elles 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.

Elles doivent avoir une section qui permette aux passagers de les tenir facilement et fermement.

Art. 56.— Climatisation et aération

Les trucks doivent être pourvus d'un système d'aération efficace.

4° STABILITÉ ET HABITABILITÉ

Art. 57.— 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 59 ci-après :

- B (kg) doit être au moins égal, en valeur numérique, à 100 V, 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 surface du toit équipée pour le transport de bagages ne doit en aucun cas excéder les dimensions suivantes : 250 cm x 200 cm.

La stabilité des véhicules doit être assurée, quelle que soit la configuration du chargement possible, sur des dévers de 25°.

Cette vérification est effectuée sur la base de la note de calcul donnée en annexe 2 au présent arrêté.

Art. 58.— Surface disponible pour les passagers (habitable passagers)

On détermine la surface totale S disponible pour les passagers en déduisant de la surface totale du plancher du véhicule :

- la surface des marches donnant accès aux portes ;

- la surface de toute partie où il n'est pas possible de prévoir une place assise conforme aux prescriptions de l'article 53.

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

Art. 59.— Nombre de places

1° Places adultes :

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

$$a) N1 = Pt - (Pv + M) / P$$

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 3 du présent arrêté ;

P est le poids forfaitaire, attribué à chaque personne transportée et à ses bagages à main ; P = 70 kg.

Tous ces poids sont exprimés en kilogrammes.

b) Par ailleurs, il doit être prévu un nombre A de places assises conformes aux prescriptions de l'article 53, au moins égal au nombre de mètres carrés de surface S arrondi à l'unité la plus proche.

c) En outre, le nombre total de places N doit être inférieur ou égal aux deux nombres suivants :

- N2, nombre déterminé par la condition que, toutes les places assises étant supposées occupées, 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 3 du présent arrêté, 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 ;

$$- N3 = 3 A / 2$$

2° Véhicules utilisés pour le transport d'enfants

I - Pour le calcul du nombre de places, les trucks sont soumis, au moment où ils sont utilisés pour le transport en commun d'enfants, aux prescriptions du présent paragraphe ainsi qu'aux prescriptions du 1° ci-dessus qui ne leur sont pas contraignantes.

II - Le poids des accompagnateurs et les dimensions des sièges ou des surfaces affectées à ceux-ci sont ceux fixés au 1° du présent article pour les personnes adultes.

Le poids moyen de chaque enfant transporté est forfaitairement compté pour 40 kg. Les autres paramètres sont inchangés.

II - Toute banquette longitudinale prévue pour deux personnes peut servir pour trois enfants dont l'âge n'excède pas douze ans.

Dans le cas de l'éventuelle division par trois places d'une banquette longitudinale, l'intervalle ainsi délimité pourra servir à quatre enfants.

Quand une personne assurant l'accompagnement des enfants occupe une place de banquette double, un seul enfant peut être assis à côté d'elle.

Quand une personne assurant l'accompagnement des enfants occupe une place de banquette triple, deux enfants peuvent être assis à côté d'elle.

5° Aménagement du poste de conduite

Art. 60.— Siège du conducteur et poste de conduite

Le siège du conducteur doit être indépendant des autres sièges que comporte le poste de conduite. Toutefois, le siège du conducteur peut être voisin ou solidaire d'autres sièges, pourvu que la place réservée au conducteur soit efficacement délimitée et que le conducteur ne risque pas d'être gêné.

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. L'assise doit avoir au moins 40 cm de large et 40 cm de profondeur mesurée entre le bord avant du siège et le bas du dossier.

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 véhicules de faible capacité.

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.

TITRE III - TRANSPORT D'ENFANTS

Art. 61

Le transport d'enfants doit être effectué avec des véhicules conformes aux dispositions des titres Ier (autocars) ou II (trucks) ci-dessus ; il est également assujéti aux prescriptions du présent article.

I - Le nombre de personnes adultes, non compris le conducteur, assurant l'accompagnement des enfants ne doit pas être supérieur à trois, sauf si les circonstances nécessitent ou justifient la présence de plus de trois accompagnateurs.

II - Les enfants sont exclusivement transportés assis.

III - Le véhicule doit porter à l'avant et à l'arrière de façon apparente le pictogramme de signal de transport d'enfant ou l'inscription "Transport d'enfants" ou "Utara'a Tamarii", conformes aux modèles décrits à l'annexe 3 du présent arrêté.

Ce pictogramme ou cette inscription doit être amovible et être retiré(e) lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que le transport d'enfants.

IV - Le signal prévu à l'article 54-I du code de la route doit être utilisé à l'arrêt du véhicule, lors de la montée ou de la descente des enfants.

V - Le nombre de places enfants, fixé conformément aux dispositions des articles 5, 2° (autocars) et 59, 2° (trucks), est mentionné sur la carte violette prévue à l'article 145 du code de la route.

TITRE IV - DISPOSITIONS FINALES

Art. 62 *Rédaction issue de Arrêté n° 1119 PR du 28 décembre 2016*

I - Dispositions générales

Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux véhicules de transport en commun de personnes mis en circulation pour la première fois en Polynésie française à compter du 1er septembre 2011.

II - Dispositions spécifiques applicables aux autobus et autocars mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011

A) Sont immédiatement applicables aux autobus et autocars mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011 les articles 2 (définitions), 6 à 16 (prévention des risques d'incendie), 17 à 18 (issues), 20 a (portes) et b (dispositifs optiques), 21, 1er alinéa (système d'ouverture des fenêtres), 22 (inscriptions obligatoires), 23 (aménagement intérieur), 28 d (résistance des sièges), 29 (siège conducteur), 30 (éclairage intérieur), 31 (barres, poignées et rambardes) et 32 (aération). Des dérogations aux prescriptions des articles 15 (dispositif d'évacuation des fumées) et 20 a (portes) ci-dessus pourront être accordées par le Président de la Polynésie française, sur demande motivée de l'autorité organisatrice compétente, pour une durée n'excédant pas deux ans à compter de la publication du présent arrêté ;

B) Les règles de calcul du nombre de places dans les autobus et les autocars, telles que fixées par l'article 5 du présent arrêté, entrent en application entre le 1er septembre 2011 et le 1er mars 2012, ainsi qu'il suit :

- la fixation du nombre de places est effectuée par la direction des transports terrestres à l'occasion de la première visite technique périodique des véhicules concernés à compter du 1er septembre 2011, et se traduit par la mise à jour des mentions portées sur l'autorisation de mise en circulation ;

- les véhicules disposant d'une autorisation de mise en circulation en état de validité au 1er septembre 2011 peuvent, au choix du propriétaire, être présentés à une visite technique anticipée.

III - Dispositions spécifiques applicables aux véhicules aménagés pour le transport de personnes handicapées en fauteuils roulants mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011

Sont immédiatement applicables aux véhicules aménagés pour le transport de personnes handicapées en fauteuils roulants mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011 les articles 34 à 35 du présent arrêté.

IV - Dispositions spécifiques applicables aux trucks mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011

A) Sont immédiatement applicables aux trucks mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011 les articles 36 (définitions), 37, 39 et 41 à 45 sur la prévention du risque d'incendie. Les articles 38 et 40 du projet d'arrêté sont applicables au 1er janvier 2012 ;

B) a) Sous réserve des dispositions du b) ci-dessous, les dispositions des points 2.2. et 2.3. du titre II du présent arrêté relatives aux caractéristiques des issues, des allées et de l'habitacle et du point 5 du titre II sur l'aménagement du poste de conduite ne sont pas applicables aux trucks mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011, qui restent soumis aux dispositions en vigueur au moment de leur réception ;

b) Les prescriptions suivantes relatives à l'aménagement des banquettes dans les trucks mis en circulation pour la première fois en Polynésie française avant le 1er septembre 2011 entrent en application au plus tard le 1er janvier 2015 :

1 - Suppression de la place assise située face à l'ouverture de service dans les conditions prévues par l'article 50

a) du présent arrêté.

Cette disposition ne s'applique pas aux trucks fermés par une porte, dotée d'un système de fermeture empêchant toute chute sur la chaussée en cas de collision.

2 - Doublement des mains courantes de l'ouverture de service dans les conditions prévues par les articles 50 e) et 55.

Pour les trucks fermés par une porte, une main courante unique, conforme aux prescriptions des articles 50 e) et 55, suffit.

3 - Installation d'accoudoirs ou d'appuie-bras, type crosse fixe, ou de cloison, solidement arrimés, à l'extrémité libre de chaque banquette.

4°) Dans le cas où le truck comporte une banquette centrale, celle-ci doit être distante d'au moins 30 cm de l'issue de secours.

C - Dès que la mise aux normes a été réalisée, avant l'expiration du délai précité, les véhicules doivent être présentés à une visite technique. Après vérification que les prescriptions du B ci-dessus sont respectées, le nouveau nombre de places est fixé par la direction des transports terrestres conformément aux dispositions ci-après :

1 - Le nombre de places assises pour chaque banquette est égal au résultat de la division de la longueur de la banquette par 40 centimètres. Le nombre total de places assises est égal à la somme du nombre de places assises de chaque banquette.

2 - Le nombre de places 'Enfants' est déterminé ainsi qu'il suit : deux places assises peuvent servir pour trois enfants de moins de 12 ans, réserve faite des places nécessaires aux accompagnateurs, (trois au maximum).

L'autorisation de mise en circulation est mise à jour en conséquence.

V - Dérogations

Des dérogations aux obligations fixées au II B ci-dessus pourront être accordées par arrêté du Président de la Polynésie française aux véhicules affectés au transport d'enfants ou au transport régulier de voyageurs dans les îles autres que l'île de Tahiti, à titre exceptionnel et sur demande motivée de l'autorité organisatrice compétente, pour une durée n'excédant pas deux ans.

Des dérogations aux obligations fixées au IV B ci-dessus pourront être accordées dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent, pour une durée n'excédant pas deux ans et sept mois.

Art. 63

Le ministre de l'équipement et des transports terrestres, en charge des ports et des aéroports, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 2 septembre 2011.

Pour le Président absent :

Le vice-président,
Antony GEROS

Par le Président de la Polynésie française :

Le ministre de l'équipement et des transports terrestres, en charge des ports et des aéroports,
James SALMON

Annexe 1

Annexe 2 - Note de calcul pour la vérification de la stabilité des autocars à étage et des trucks Rédaction

issue de Arrêté n° 2277 PR du 31 octobre 2025

Annexe 3 - Signalisation des véhicules de transport d'enfants Rédaction issue de Arrêté n° 2277 PR du 31 octobre 2025

Voir toutes les modifications dans le temps :

- [Arrêté n° 2619 PR du 2 septembre 2011](#), JOPF n° 37 N du 15/09/2011 à la page 4942
- [Arrêté n° 2768 PR du 27 octobre 2011](#), JOPF n° 44 N du 03/11/2011 à la page 5882
- [Arrêté n° 2837 PR du 22 novembre 2011](#), JOPF n° 48 N du 01/12/2011 à la page 6329
- [Arrêté n° 505 PR du 12 juillet 2013](#), JOPF n° 29 N du 18/07/2013 à la page 6437
- [Arrêté n° 444 PR du 15 juillet 2014](#), JOPF n° 58 N du 22/07/2014 à la page 8879
- [Arrêté n° 868 PR du 3 novembre 2014](#), JOPF n° 89 N du 07/11/2014 à la page 13225
- [Arrêté n° 1119 PR du 28 décembre 2016](#), JOPF n° 2 N du 06/01/2017 à la page 251

- [Arrêté n° 2277 PR du 31 octobre 2025](#), JOPF n° 255 N du 04/11/2025 à la page 87

Annexe 1

Figure 1. Sièges pliants devant une porte de secours

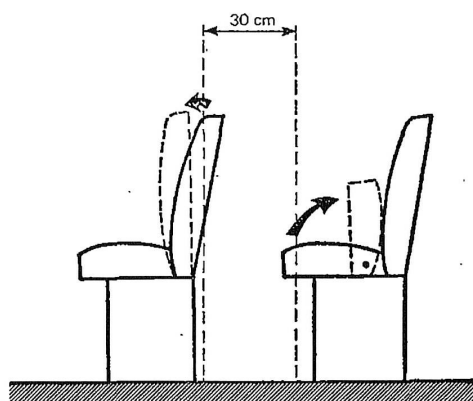


Figure 1

Figure 2. Dimensions des sièges des passagers

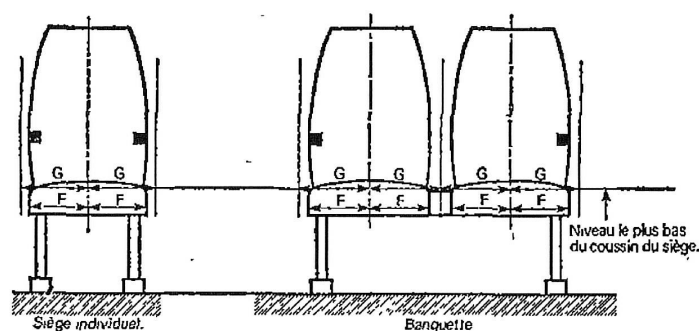


Figure 2.

Figure 3. Intrusion tolérée d'un passage de roue ne dépassant l'axe médian de la place assise latérale que de 6 cm dans un autocar de faible capacité.

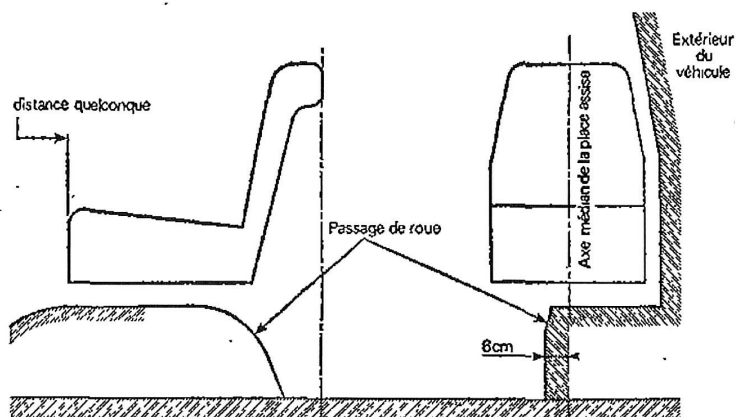


Figure 3.

Figure 4. Intrusion tolérée d'un passage de roue dépassant l'axe médian de la place assise latérale.

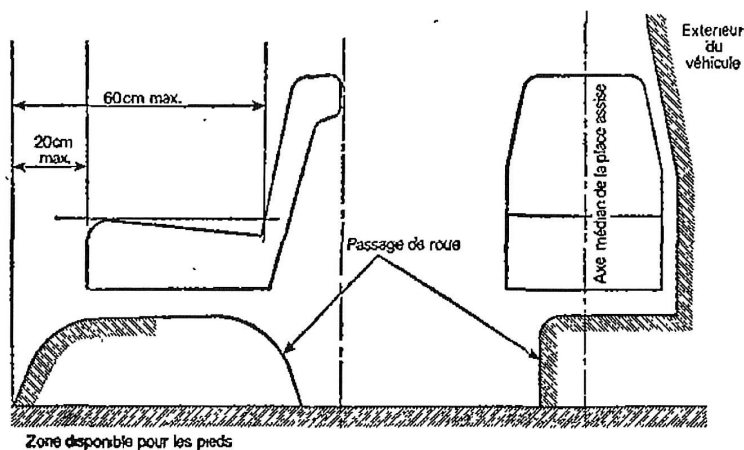


Figure 4.

Figure 5. Intrusion tolérée d'un passage de roue sous une place assise latérale

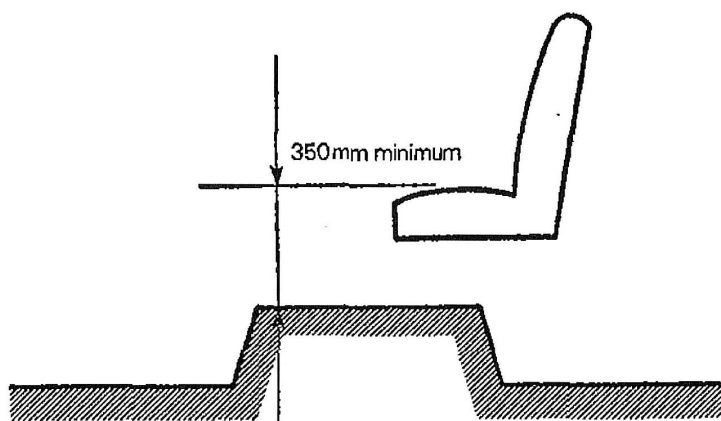


Figure 5.

Figure 5 bis. Intrusion tolérée d'un passage de roue devant une place assise latérale

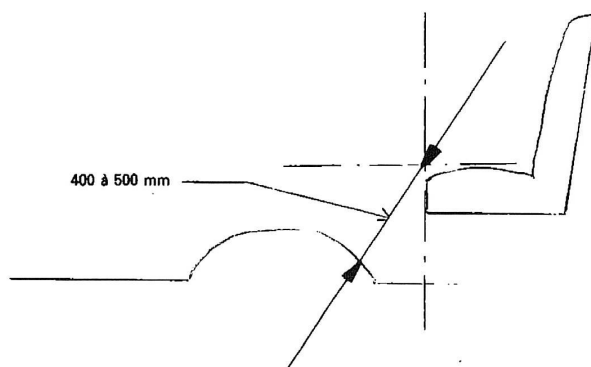
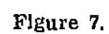
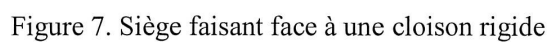


Figure 5 bis

« Intrusion tolérée d'un passage de roue devant une place assise latérale »

Figure 6.



Annexe 2 - Note de calcul pour la vérification de la stabilité des autocars à étage et des trucks

1. Hypothèse de calcul

Type	Bande de roulement (R)	Grosueur de boudin (G)	Rapport
11 x 22.5	196	271	0.723
12 x 22.5	209	292	0.716
E22.5 pilote	245	314	0.78
E20 pilote	242	321	0.754
12/80 x 22.5	218	297	0.7534
13/80 x 20	250	320	0.781
B 15/75 x 22.5	250	315	0.794

1.1. La condition de charge est celle qui donne le centre de gravité le plus haut situé dans le plan longitudinal médian du véhicule :

- véhicule en ordre de marche avec chauffeur ;
- toutes les places occupées.

1.2. La surface d'appui du véhicule ne tient pas compte du bourrelet des pneumatiques au voisinage du sol. Seule est prise en compte la largeur de la bande de roulement ou une valeur approchée par défaut (voir point n° 2).

1.3. Le véhicule reposant sur un plan horizontal sera réputé stable si l'oblique passant par le centre de gravité G et faisant, dans un plan transversal, un angle de 25° avec la verticale coupe le plan horizontal à l'intérieur de la surface limitée par la droite joignant l'extérieur des bandes de roulement des roues avant et arrière.

2. Relevé du rapport largeur de bande de roulement/grosueur de boudin pour différents types de pneumatiques (selon les manufacturiers).

En prenant une largeur de bande de roulement $R = 0,7 G$ on prend l'hypothèse la plus défavorable. Cette valeur peut être retenue si on ne dispose pas de la valeur exacte de la largeur de la bande de roulement.

3. Expressions mathématique.

En fonction des caractéristiques du véhicule :

h = hauteur du centre gravité selon 1.1. ;

a = voie avant

b = voie arrière (ou voie des pneus extérieurs dans le cas d'une monte jumelée) ;

R = largeur de la bande de roulement ;

E = empattement ;

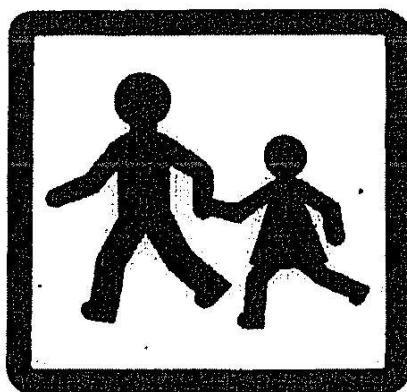
D = distance du centre de gravité G par rapport à l'essieu avant.

Annexe 3 - Signalisation des véhicules de transport d'enfants

1) Le pictogramme de signal de transport d'enfants doit reproduire le modèle donné ci-dessous.

Ses dimensions sont de 400 millimètres sur 400 millimètres ; toutefois, pour le signal disposé à l'avant du véhicule, le pictogramme peut être réduit jusqu'à l'échelle 5/8 et la hauteur et la largeur de l'encadrement pourront être réduites respectivement à 210 millimètres et 250 millimètres.

Le fond du signal est constitué de matériau rétro réfléchissant de couleur jaune. Le pictogramme et son encadrement sont de couleur bleue ou noire.



2) L'inscription « transport d'enfants » ou « Utara'a Tamarii » peut soit :

- être en caractères d'au moins quinze centimètres de haut, de couleur noire, réalisée sur un fond de matériau réfléchissant de couleur jaune et être amovible
- être affichée au moyen d'un panneau lumineux à LED (girouette), positionné à l'avant et/ou à l'arrière du véhicule, de manière à être parfaitement lisible de jour comme de nuit.