

Transports publics

Un arrêté précise les spécifications particulières applicables aux autobus et autocars avec passagers debout publié le 16 juin 2009

Un arrêté du 18 mai 2009, paru au Journal officiel du 16 juin, est venu modifier l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes. Ce texte fixe les règles de construction, d'exploitation, d'entretien et de contrôle des véhicules de transport en commun. Plusieurs modifications ont déjà été nécessaires pour adapter ces dispositions aux évolutions techniques et aux directives communautaires destinées à améliorer la sécurité.

La dernière modification de l'arrêté de 1982 est intervenue en 2007. L'arrêté du 3 août 2007 a notamment fourni une nouvelle définition du transport en commun de personnes. Il s'agit du transport de passagers au moyen d'un véhicule à moteur qui comporte plus de 9 places assises y compris celle du conducteur. Les véhicules de transport en commun de personnes comprennent les autobus et autocars (tels que définis à l'art. R. 311-1 du Code de la route). Sont notamment visés les véhicules de transport en commun affectés aux services de transport public, c'est-à-dire les autobus et les autocars affectés à des services réguliers ou à la demande (définis par les articles 25 et 26 du décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non-urbains de personnes ou, pour la région Ile-de-France, par l'article 1er du décret du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France).

L'arrêté du 18 mai dernier modifie la définition des autobus, désormais compris comme les véhicules à moteur conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération (la précédente définition mentionnait le périmètre de transports urbains).

L'article 71 prévoit les spécifications particulières auxquelles ils doivent se soumettre. La circulation des autobus en exploitation et des autocars de classe II avec des passagers debout n'est autorisée qu'en agglomération. Lorsque ces véhicules sont affectés à des services de transport public, ils sont également autorisés à circuler à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains (PTU) et dans la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. En prolongement des services publics hors des PTU ou, en leur absence, hors agglomérations, ces véhicules peuvent circuler sur une distance de 5 km maximum. Cette distance peut toutefois être portée à 7 km maximum sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs de dérogation et les notifie à l'exploitant. En dehors des agglomérations, sans préjudice des pouvoirs de police de la circulation dévolus à l'autorité en charge des voiries concernées, l'autorité organisatrice définit les voies empruntées. En cas d'urgence, le préfet peut exceptionnellement autoriser de façon limitée tout service, en ayant recours à ces véhicules. En aucun cas la vitesse maximale des autobus et autocars avec passagers debout ne peut excéder 70 km/h. En outre, dans les diverses circonstances mentionnées ci-dessus,

l'usage du siège de convoyeur est interdit. A l'initiative de l'autorité organisatrice de transports concernée, les véhicules affectés à des transports scolaires peuvent exceptionnellement transporter des enfants debout aux conditions développées ci-dessus. L'arrêté détaille les modalités de calcul permettant d'obtenir le nombre d'enfants transportables. Le signal de transport d'enfants muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages (dont sont obligatoirement munis les transports en commun de personnes neufs immatriculés à partir du 20 octobre 2008) reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes après le redémarrage du véhicule, ou lorsque la vitesse ne dépasse pas 5 km/h. L'usage de strapontins permettant aux passagers de s'asseoir est désormais strictement interdit dans les véhicules de transport en commun de personnes.

L'arrêté du 18 mai modifie par ailleurs les annexes 6 bis (modèle d'attestation d'aménagement) et 10 (contenu de la boîte de premiers secours) de l'arrêté de 1982. Enfin, il insère un nouvel article 60 ter relatif à la liste des passagers à bord dont doit être pourvu tout autocar effectuant un transport en commun de personnes dans le cadre d'un service occasionnel collectif de transports publics routiers de personnes ou d'un service privé de transport routier de personnes. La liste nominative des passagers n'est toutefois pas exigée lorsque les services sont réalisés dans la zone constituée par le département de prise en charge des passagers et les départements limitrophes. Pour l'application de cette dérogation, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont considérés comme un seul département. L'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle est considéré comme faisant partie des départements du Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne. L'aéroport d'Orly est considéré comme faisant partie des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne. L'ensemble de ces dispositions sera applicable à compter du 3 juillet 2009.

Philie Marcangelo-Leos / Victoires Editions

ARRETE

Arrêté du 18 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

NOR: DEVT0828704A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le règlement n° 107, série O1 d'amendements, annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958, concernant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ;

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu le [code de la route, et notamment ses articles L. 323-1, R. 110-2, R. 233-2, R. 311-1, R. 317-6, R. 317-24, R. 321-1 à R. 321-4, R. 323-1 à R. 323-5 et R. 323-23](#) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 5 décembre 1996 modifié relatif aux ceintures et systèmes de

retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuis-tête dans les véhicules à moteur ;
Vu l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds ;
Vu l'arrêté du 25 février 2005 modifié relatif à l'extension à certaines catégories de véhicules à moteur de la limitation par construction de la vitesse maximale ;
Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées du 4 avril 2007 ;
Vu l'avis du Conseil national des transports du 28 novembre 2006 ;
Sur la proposition de la préfète, déléguée à la sécurité et à la circulation routières et du directeur des services de transport,
Arrête :

Article 1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Les articles 2, 71, 72, 74, 75 et 78 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 2. — Définitions.

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

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

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

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

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

« Les " autobus " sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération suivant les prescriptions de l'article 71 du présent arrêté. 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 des textes communautaires, ces véhicules sont de classe I.

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

« Les " autocars " sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes principalement assises. Au sens des textes communautaires, 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 ", on entend 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 des textes communautaires, ces véhicules sont de classe B.

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

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

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

« DEUXIÈME PARTIE

« SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

« 1° Transport de passagers debout

« Art. 71. — La circulation des autobus en exploitation et des autocars de classe II avec des passagers debout n'est autorisée qu'en agglomération, telle que définie par l'[article R. 110-2 du code de la route](#).

« Lorsque ces véhicules sont affectés à des services de transport public, ils sont également autorisés à circuler à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains et dans la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France.

« De même, en prolongement des services publics hors des périmètres de transports urbains ou, en leur absence, hors agglomérations, ces véhicules peuvent circuler sur une distance de cinq kilomètres maximum.

« Toutefois, cette distance peut être portée à sept kilomètres maximum sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs qui conduisent à déroger aux dispositions de l'alinéa précédent et les notifie à l'exploitant. Une copie de cette notification est tenue par

l'exploitant à disposition des agents chargés du contrôle.

« En dehors des agglomérations, sans préjudice des pouvoirs de police de la circulation dévolus à l'autorité en charge des voiries concernées, l'autorité organisatrice définit les voies empruntées.

« En cas d'urgence le justifiant, le représentant de l'Etat dans le département peut exceptionnellement autoriser de façon limitée tout service, en ayant recours aux véhicules ci-dessus.

« En aucun cas la vitesse maximale des véhicules visés au présent article ne peut excéder la vitesse maximale autorisée à l'article R. 413-10-III du code de la route.

« Dans les diverses circonstances mentionnées au présent article, l'usage du siège de convoyeur prévu à l'article 46 est interdit ; ce siège est alors condamné ou enlevé.

« 2° Usage des strapontins

« Art. 72. — L'usage de strapontins permettant aux passagers de s'asseoir est interdit dans les véhicules de transport en commun de personnes. »

« 3° Dérogations aux spécifications générales

« Art. 74. — Dérogations aux spécifications générales.

« Dans les conditions définies à l'article 71 du présent arrêté, les véhicules de transport en commun affectés aux services de transport public ne sont pas soumis aux dispositions des articles 65, 68 et 70.

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

« 4° Transport en commun d'enfants

« Art. 75. — Transport d'enfants debout.

« Pour les transports en commun d'enfants définis au présent arrêté, les enfants sont transportés assis.

« Toutefois, à l'initiative de l'autorité organisatrice de transports concernée, les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R. 213-3 ou R. 213-20 du code de l'éducation peuvent exceptionnellement transporter des enfants debout aux conditions définies à l'article 71.

« Le nombre d'enfants transportables est alors calculé selon les prescriptions de l'article 50 du présent arrêté et ne peut excéder celui qui résulte de l'application de l'article 6 et de l'article 35 d en substituant la valeur de 150 centimètres à

celle de 190 centimètres citée au premier alinéa de cet article 35 d. L'usage du siège de convoyeur prévu à l'article 46 du présent arrêté est interdit.

« En aucun cas les enfants ne doivent prendre place sur les marches donnant accès aux portes. »

« 5° Transport de personnes handicapées en fauteuils roulants

« Art. 78. — Accompagnateurs.

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

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

« Le transport dans un véhicule de plus de vingt-cinq personnes handicapées en fauteuils roulants est interdit. »

Article 2

Au dernier alinéa de l'article 49 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, les mots : « inférieur à 26 » sont remplacés par les mots : « inférieur à vingt-six ».

Article 3

Au dernier alinéa de l'article 76 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, la phrase : « Il est toléré que l'éclairage reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes ou lorsque la vitesse ne dépasse pas 5 km/h après le redémarrage du véhicule » est remplacée par les dispositions suivantes :

« Il est toléré que l'éclairage reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes après le redémarrage du véhicule, ou lorsque la vitesse ne dépasse pas 5 km/h. »

Article 4

Au quatrième alinéa de l'article 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, les mots : « l'article 71 » sont remplacés par les mots : « l'article 74 ».

Article 5

Le sixième alinéa du 4° de l'article 103 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« — par dérogation à l'article 19, le nombre total d'issues (non compris les trappes d'évacuation de personnes) pourra être de trois pour un nombre de places inférieur ou égal à vingt-deux, de quatre pour un nombre de places compris entre vingt-trois

et trente-cinq et de cinq pour un nombre de places supérieur à trente-cinq ; ces nombres de places s'entendent non compris le conducteur ; ».

Article 6

Les annexes 6 bis et 10 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes :

- Annexe

« ANNEXE 6 BIS

« MODÈLE D'ATTESTATION D'AMÉNAGEMENT

Vous pouvez consulter le tableau dans le
[JO n° 137 du 16/06/2009 texte numéro 7](#)

« ANNEXE 10

« CONTENU MINIMUM DE LA BOÎTE DE PREMIERS SECOURS

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

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

7- Après l'article 60 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, il est inséré un article 60 ter ainsi rédigé :

« Art. 60 ter. — Liste des passagers à bord de l'autocar.

« Par mesure de sécurité, tout autocar effectuant un transport en commun de personnes dans le cadre d'un service occasionnel collectif de transports publics routiers de personnes ou d'un service privé de transport routier de personnes doit avoir à son bord la liste nominative des passagers, établie et communiquée au transporteur par l'organisateur du service, qui doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

« De forme libre, cette liste doit comporter le nom et le prénom de chaque passager et, dans le cadre d'un transport en commun d'enfants, les coordonnées téléphoniques d'une personne à contacter pour chaque enfant transporté.

« La liste doit indiquer également la date et les caractéristiques générales du transport ainsi que les coordonnées téléphoniques de l'organisateur.

« Elle doit être remise au représentant de l'organisateur du service à bord de l'autocar ou, en son absence, au conducteur et complétée du numéro d'immatriculation de l'autocar.

« Toutefois, la liste nominative des passagers n'est pas exigée lorsque les services mentionnés au présent article sont réalisés dans la zone constituée par le département de prise en charge des passagers et les départements limitrophes.

« Pour l'application de cette dérogation :

« La ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont considérés comme un seul département. L'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne. L'aéroport d'Orly est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-de-Marne et l'Essonne. »

8 - Les articles 1er à 7 du présent arrêté sont applicables à compter du 3 juillet 2009.

9 - La préfète, déléguée à la sécurité et à la circulation routières, et le directeur des services de transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 18 mai 2009.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
Pour le ministre et par délégation :
La déléguée à la sécurité
et à la circulation routières,
M. Merli

Le directeur des services
de transport,
P. Vieu