N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958[1]

ENTRÉE EN VIGUEUR du Règlement n° 36 *(Prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction de véhicules de transport en commun)* en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné

Ledit Règlement est entré en vigueur le 1er mars 1976 à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord[2] et de la France, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux véhicules non articulés ou articulés à un seul étage conçus et construits pour le transport de personnes et ayant une capacité de plus que seize places assises ou debout, conducteur non compris.

---

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993 et 995.

[2] Dans une communication reçue par le Secrétaire général le 4 mars 1976, le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a déclaré ce qui suit :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

... Les véhicules de transport en commun homologués conformément au règlement n° 36 qui pénètrent sur le territoire britannique devront continuer à respecter certaines dispositions figurant dans le règlement du Royaume-Uni de 1972 relatif aux conditions de conformité, aux équipements et à l'utilisation des véhicules de transport en commun qui régissent des questions dont ne traite pas le règlement n° 36.

DISPOSITIONS FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT DU ROYAUME-UNI DE 1972 RELATIF AUX CONDITIONS DE CONFORMITÉ, AUX ÉQUIPEMENTS ET À L'UTILISATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN AUXQUELLES LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN PÉNÉTRANT SUR LE TERRITOIRE BRITANNIQUE SONT TOUJOURS TENUS DE SE CONFORMER

Première partie du règlement : l'ensemble de la première partie

Deuxième partie du règlement : les règles particulières ci-après

Règle	*Objet*	*Règle*	*Objet*
5	Certificat de conformité	25	Portes
6	Stabilité	26, *c*	Mode de fonctionnement des portes de secours
7	Suspension	30, 1, *a*	Sièges (fixation solide)
9	Barre de garde-corps	30, 1, *h*	Sièges (système de protection des ouvertures)
11	Freins	31	Protection des fenêtres transversales
12	Direction	32	Inscriptions
13	Canalisations de freins et biellettes de direction	33	Ventilation
16	Tuyaux d'échappement	34	Habitacle du chauffeur
17	Blocage des écrous	35	Pare-brise
18	Système d'éclairage	36	Moyen de communication des passagers avec le conducteur
19	Equipement électrique	38	Porte-bagages
20	Carosserie (bonne fixation de la carosserie sur le châssis, sur les portes de visite)	39	Conception générale

Troisième partie du règlement : l'ensemble de la troisième partie

Quatrième partie du règlement : l'ensemble de la quatrième partie.

2. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Règlement, on entend :

2.1. par « véhicule », un véhicule conçu et équipé pour le transport en commun de plus de huit voyageurs. Il existe trois classes de véhicules : la Classe I : autobus; la Classe II : autocars interurbains; et la Classe III : autocars de tourisme long-courriers. Un véhicule peut être admis dans plus d'une classe. En pareil cas, il peut recevoir l'homologation pour chaque classe à laquelle il correspond;

2.1.1. par « autobus » (Classe I), un véhicule conçu et équipé pour les transports urbains et suburbains; les véhicules de cette classe ont des sièges et des places destinés à des voyageurs debout, ils sont agencés pour permettre les déplacements des voyageurs correspondant à des arrêts fréquents :

2.1.2. par « autocar interurbain » (Classe II), un véhicule conçu et équipé pour les transports interurbains; ce véhicule ne comporte pas de places spécialement destinées à des voyageurs debout, mais il peut transporter sur de courtes distances des voyageurs debout dans l'allée de circulation;

2.1.3. par « autocar long-courrier » (Classe III), un véhicule conçu et équipé pour les voyages à grande distance; ce véhicule est aménagé en vue d'assurer le confort des voyageurs assis et il ne transporte pas de voyageurs debout;

2.1.4. par « autobus articulé », un véhicule des classes I, II ou III, composé de deux tronçons rigides reliés entre eux par une section articulée. Sur ce type de véhicule, les compartiments voyageurs situés dans chacun des deux tronçons rigides communiquent entre eux. La section articulée permet la libre circulation des voyageurs entre les deux tronçons rigides;

2.2. par « type de véhicule », les véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne les caractéristiques de construction spécifiées dans le présent Règlement;

2.3. par « homologation du véhicule », l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne les caractéristiques de construction spécifiées dans le présent Règlement;

2.4. par « porte de service », une porte utilisée par les voyageurs dans des conditions normales d'utilisation, le conducteur étant assis;

2.5. par « porte double » une porte offrant deux ou l'équivalent de deux passages d'accès;

2.6. par « porte de secours », une porte autre que les portes de service, destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs que dans des circonstances exceptionnelles et en particulier en cas de danger;

2.7. par « fenêtre de secours », une fenêtre, non nécessairement vitrée, destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger;

2.8. par « fenêtre 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;

2.9. par « trappe d'évacuation », une ouverture dans le toit destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger;

2.10. par « issue de secours », une porte de secours, une fenêtre de secours ou une trappe d'évacuation;

2.11. par « issue », les portes de service ou les issues de secours;

2.12. par « plancher », la partie de la carrosserie sur laquelle se tiennent les voyageurs debout, et sur laquelle reposent les pieds des voyageurs assis et du conducteur, ainsi que les supports des sièges;

2.13. par « allée », l'espace permettant aux voyageurs d'accéder, à partir d'un siège ou d'une rangée de sièges quelconques, à tout autre siège ou rangée de sièges, ou à tout passage d'accès desservant une porte de service quelconque. L'allée ne comprend pas l'espace qui s'étend devant un siège ou une rangée de sièges jusqu'à une profondeur de 30 cm et qui est destiné aux pieds des voyageurs assis; elle ne comprend pas non plus les marches, ni l'espace situé devant un siège ou une rangée de sièges et exclusivement destiné aux voyageurs occupant ce siège ou cette rangée de sièges;

2.14. par « habitacle du conducteur », l'espace exclusivement destiné au conducteur et où se trouvent le volant de direction, les commandes, les instruments et autres dispositifs nécessaires pour la conduite du véhicule;

2.15. par « poids à vide en ordre de marche », le poids du véhicule en ordre de marche, sans occupant ni chargement, mais avec carburant, liquide de refroidissement, lubrifiant, outillage et roue de secours, le cas échéant;

2.16. par « poids maximal technique », le poids maximal techniquement admissible déclaré par le constructeur du véhicule et reconnu par l'administration accordant l'homologation. (Ce poids peut être supérieur au « poids maximal autorisé » à fixer par les administrations nationales.)

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses caractéristiques de construction sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.

3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des renseignements suivants :

3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, son agencement et les matériaux utilisés;

3.2.2. dessins du véhicule et de son aménagement intérieur; et

3.2.3. renseignements :

3.2.3.1. poids maximal technique (PT) (kgf)

3.2.3.2. poids maximal technique pour chaque essieu (kgf)

3.2.3.3. poids à vide en ordre de marche du véhicule, augmenté de 75 kgf pour le poids du conducteur, (PV) (kgf);

3.2.4. équipement prévu, le cas échéant, pour le transport de bagages ou de marchandises;

3.2.5. si le véhicule comporte une ou plusieurs soutes à bagages (pour les bagages autres que les bagages à main), volume total des soutes (V) (m^3) et poids total des bagages qu'elles peuvent contenir (B) (kgf);

3.2.6. si le véhicule est équipé pour transporter des bagages sur le toit, la surface totale disponible (VX) (m^2) et poids total des bagages qui peuvent y être placés (BX) (kgf);

3.2.7. projection horizontale de la surface totale destinée aux voyageurs assis et debout (S_0) (m^2);

3.2.8. projection horizontale de la surface totale destinée aux voyageurs debout (S_1) (m^2), calculée conformément aux prescriptions du paragraphe 5.2.;

3.2.9. nombre de places assises (A);

3.2.10. nombre total de voyageurs prévu (N).

3.3. Un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

4. HOMOLOGATION

4.1. Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5. ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.

4.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation. Une Partie contractante ne peut attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule comme indiqué au paragraphe 2.2. ci-dessus.

4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du Règlement, et de dessins cotés de la structure du véhicule (fournis par le demandeur de l'homologation), au format maximal A4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.

4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation :

4.4.1. une marque d'homologation internationale composée

4.4.1.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre « E », suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,

4.4.1.2. du numéro du présent Règlement placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.1.,

4.4.2. un symbole additionnel séparé du numéro du présent Règlement par une ligne verticale et constitué par le chiffre romain correspondant à la (ou aux) classe (s) dans laquelle (lesquelles) le véhicule a été homologué.

4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1. n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros et symboles additionnels de tous les Règlements en application desquels l'homologation est accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1.

4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques des véhicules, ou sur cette plaque.

4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas des marques d'homologation.

* Un pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande et 16 pour la Norvège; les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord; les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

5. SPÉCIFICATIONS

5.1. *Conditions de charge*

5.1.1. La charge doit être répartie de telle sorte qu'à l'arrêt sur un sol horizontal l'essieu (ou les essieux) avant supporte (nt) au moins :

5.1.1.1. 25% du poids du véhicule à vide en ordre de marche, augmenté de 75 kgf placés sur le siège du conducteur, cette valeur pouvant être ramenée à 20% dans le cas de véhicules appartenant à la classe I;

5.1.1.2. 25% du poids total du véhicule quand celui-ci est chargé à son poids maximal, avec un poids Q sur chaque siège, un nombre de poids Q correspondant au nombre de voyageurs debout autorisés réparti uniformément sur la surface S_1, un poids égal à B réparti normalement dans les soutes à bagages et, le cas échéant, un poids égal à BX réparti normalement sur la surface du toit équipée pour le transport des bagages.

5.1.2. Les valeurs de Q pour les différentes classes de véhicules sont indiquées au paragraphe 5.3. ci-après.

5.1.3. B (kgf) doit être au moins égal, en valeur numérique, à 100 V (m^3).

5.1.4. BX doit correspondre à une pression minimale de 75 kgm/m^2 sur toute la surface du toit équipée pour le transport des bagages.

5.2. *Surface disponible pour les voyageurs*

5.2.1. On détermine la surface totale S_0 disponible pour les voyageurs en déduisant de la surface totale du plancher du véhicule :

5.2.1.1. la surface de l'habitacle du conducteur,

5.2.1.2. la surface des marches,

5.2.1.3. la surface de toute partie où la garde au toit est inférieure à 90 cm au-dessus d'un plan horizontal tangent au sommet du coussin non comprimé d'un siège et à au moins 135 cm, pour toute la surface du siège, par rapport au plancher sur lequel sont posés les pieds du passager assis,

5.2.1.4. 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.

5.2.2. On détermine la surface S_1 disponible pour les voyageurs debout (uniquement dans le cas des véhicules des Classes I et II, sur lesquels le transport des voyageurs debout est admis) en déduisant de S_0 :

5.2.2.1. pour les véhicules de la Classe I :

5.2.2.1.1. la surface de toutes les parties, en dehors de l'allée, où le plancher n'est pas une surface plane ayant une pente inférieure à 6%, ou à 8% dans le cas des zones visées au paragraphe 5.7.6.1.,

5.2.2.1.2. la surface de toutes les parties qui ne sont pas accessibles à un voyageur debout quand tous les sièges sont occupés,

5.2.2.1.3. la surface de toutes les parties où la hauteur libre au-dessus du plancher est inférieure à 190 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 180 cm (il ne sera pas tenu compte, à cet égard, des poignées ou sangles de maintien),

5.2.2.1.4. 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 placé sur le côté opposé du véhicule, et,

5.2.2.2. pour les véhicules de la Classe II, la surface de toutes les parties qui ne sont pas situées dans les allées.

5.3. *Nombre de places*

5.3.1. Il doit être prévu sur le véhicule un nombre (A) de places assises conformes aux prescriptions du paragraphe 5.7.8. au moins égal au nombre de mètres carrés de surface S_0 arrondi à l'unité la plus proche.

5.3.2. Le nombre total de places (N) ne doit être supérieur à aucun des deux nombres N_1 et N_2 calculés comme suit :

$$N_1 = \frac{PT - PV - 100V - 75VX}{Q}$$

$$N_2 = A + \frac{S_1}{S_{sp}}$$

Les valeurs de Q et S_{sp} pour chaque classe de véhicules sont les suivantes :

Classe	*Q (kgf) poids d'un voyageur*	*S_{sp} (m^2/voyageur) place nécessaire par voyageur debout*
Classe I**	68	0,125
Classe II	71*	0,15
Classe III	71*	Pas de voyageur debout

5.4. *Résistance de la superstructure*

Il devra être établi par des calculs, ou par toute autre méthode appropriée, que la structure du véhicule est assez solide pour supporter une charge statique uniformément répartie sur son toit et égale au poids maximal technique (PT) du véhicule, jusqu'à un maximum de 10 t.

5.5. *Prévention des risques d'incendie*

5.5.1. *Compartiment moteur*

5.5.1.1. Aucun matériau d'insonorisation inflammable ou susceptible de s'imprégner de carburant ou de lubrifiant ne doit être utilisé dans le compartiment moteur, sauf s'il est recouvert d'un revêtement imperméable.

5.5.1.2. On doit veiller à éviter, autant que possible, que du carburant ou de l'huile puisse 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.

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

5.5.2. *Orifices de remplissage des réservoirs à carburant*

5.5.2.1. Les orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent être accessibles que de l'extérieur du véhicule.

5.5.2.2. Les orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent pas se trouver à moins de 50 cm d'une ouverture de porte lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence et de 25 cm lorsqu'il est destiné à contenir du carburant diesel; ils ne doivent pas non plus être placés dans le compartiment voyageurs.

* Y compris un bagage à main de 3 kg.

** Si un véhicule de la Classe II ou de la Classe III est homologué pour la Classe I, on ne tient pas compte du poids des bagages transportés dans les soutes accessibles uniquement de l'extérieur.

5.5.2.3. Le carburant ne doit pas pouvoir s'écouler à travers le bouchon de l'orifice de remplissage ou par les dispositifs prévus pour stabiliser la pression dans le réservoir, même lorsque celui-ci est complètement retourné; un léger suintement sera toutefois toléré.

5.5.2.4 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.

5.5.2.5. Les bouchons des orifices de remplissage des réservoirs à carburant doivent être conçus et fabriqués de manière à ne pas pouvoir être ouverts accidentellement.

5.5.3. *Réservoirs à carburant*

5.5.3.1. Tous les réservoirs à carburant du véhicule doivent être disposés de manière à être protégés par le châssis en cas de collision frontale. Aucune partie d'un réservoir à carburant ne doit se trouver à moins de 60 cm de l'avant du véhicule.

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

5.5.3.3. Tous les réservoirs doivent être soumis à une épreuve hydraulique de pression intérieure, à réaliser sur un élément isolé complet, avec tubulure de remplissage, goulot et bouchon de série. Le réservoir sera rempli complètement d'eau. Après avoir supprimé toute communication vers l'extérieur, on élèvera progressivement la pression par le tuyau d'arrivée du carburant au moteur, jusqu'à ce qu'elle atteigne la pression relative de 0,3 kg/cm2, qui sera maintenue pendant une minute. Pendant ce temps, il ne devra se produire ni fissure de l'enveloppe, ni fuite; toutefois, il pourra se produire des déformations permanentes.

5.5.4. *Systèmes d'alimentation en carburant*

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

5.5.4.2. 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 autant qu'il est raisonnablement possible.

5.5.4.3. Les canalisations de carburant ne doivent pas subir de contraintes anormales du fait de torsions, flexions ou vibrations de la structure du véhicule ou du groupe moteur.

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

5.5.4.5. Le carburant provenant de fuites d'une partie quelconque du système doit pouvoir s'écouler librement sur la chaussée mais jamais sur le dispositif d'échappement.

5.5.5. *Commande centrale de sécurité*

5.5.5.1. Il doit être prévu, à portée immédiate du conducteur assis sur son siège, une commande centrale de sécurité qui, lorsqu'elle est actionnée, sert simultanément à :

5.5.5.1.1. arrêter rapidement le moteur;

5.5.5.1.2. actionner un robinet d'alimentation en carburant monté sur la conduite aussi près que possible du réservoir;

5.5.5.1.3. faire fonctionner un coupe-batterie monté aussi près que possible des batteries et capable d'isoler au moins l'une des bornes de la batterie;

5.5.5.1.4. enclencher automatiquement les feux de détresse du véhicule.

5.5.5.2. La commande centrale de sécurité doit être parfaitement identifiée et son mode de fonctionnement, clairement indiqué.

5.5.5.3. Outre la commande centrale de sécurité, on pourra prévoir, pour les fonctions visées au paragraphe 5.5.5.1., des commandes séparées, à condition que celles-ci ne gênent pas, en cas d'urgence, le fonctionnement de la commande centrale de sécurité.

5.5.6. *Circuits électriques*

5.5.6.1. Tous les câbles doivent être bien isolés et protégés pour résister à la température et à l'humidité auxquelles ils sont exposés, notamment dans le compartiment moteur.

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

5.5.6.3. Tout circuit électrique alimentant un appareil autre que le démarreur, le circuit d'allumage (allumage commandé), les bougies de préchauffage, le dispositif d'arrêt du moteur, le circuit de charge et 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 ne dépasse pas 16 A.

5.5.6.4. Tous les câbles doivent être bien protégés et fixés solidement de telle sorte qu'ils ne puissent pas être endommagés par coupure, abrasion ou frottement.

5.5.7. *Batteries*

5.5.7.1. Toutes les batteries doivent être solidement fixées et aisément accessibles.

5.5.7.2. Le logement de la batterie doit être séparé du compartiment voyageurs et ventilé par l'air extérieur.

5.5.8. *Extincteurs d'incendie et trousses de premiers secours*

5.5.8.1. Des emplacements doivent être prévus pour un ou plusieurs extincteurs, dont l'un doit être placé à proximité du siège du conducteur. L'emplacement réservé à chaque extincteur ne doit pas être de dimensions inférieures à 600 mm × 200 mm × 200 mm.

5.5.8.2. Des emplacements doivent être prévus pour une ou plusieurs trousses de premiers secours. L'emplacement réservé à chaque trousse ne doit pas être de dimensions inférieures à 360 mm × 200 mm × 100 mm.

5.5.9. *Matériaux*
La présence de matériaux inflammables à moins de 10 cm du tuyau d'échappement n'est admise que si ces matériaux sont efficacement protégés.

5.6. *Issues*

5.6.1. *Nombre*

5.6.1.1. Véhicules de la Classe I
Le nombre minimal de portes de service doit être le suivant :

*Nombre de voyageurs**	*Nombre de portes de service*
16-60	2
61-95	3
Plus de 95	4

* Non compris le conducteur.

5.6.1.2. Véhicules des classes II et III
Tout véhicule appartenant à l'une de ces classes doit avoir au moins deux portes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service.

5.6.1.3. Véhicules de toutes les classes
Aux fins de la présente prescription, les portes de service équipées d'un système de servo-commande ne sont considérées comme issues que si elles peuvent être facilement ouvertes à la main, une fois actionnée, en cas de nécessité, la commande prescrite au paragraphe 5.6.4.1.1.

5.6.1.4. Le nombre minimal d'issues de secours doit être tel que le nombre total d'issues, non compris les trappes d'évacuation, soit le suivant :

*Nombre de voyageurs**	*Nombre d'issues*
16-22	3
23-35	4
Plus de 35	5

5.6.1.5. Dans le cas des véhicules articulés, chaque tronçon rigide du véhicule sera traité comme un véhicule séparé pour le calcul du nombre minimal d'issues à prévoir. On déterminera un nombre de voyageurs pour la section située en avant et en arrière du plan d'articulation.

5.6.1.6. Si l'habitacle du conducteur ne communique pas avec l'intérieur du véhicule, il doit avoir deux issues, qui ne doivent pas se trouver sur la même paroi latérale; si l'une de ces issues est une fenêtre, celle-ci doit satisfaire aux prescriptions énoncées au paragraphe 5.6.4.3. pour les fenêtres de secours.

5.6.1.7. Une double porte de service comptera pour deux portes et une fenêtre double pour deux fenêtres de secours.

5.6.1.8. Outre les portes et fenêtres de secours, il peut être prescrit des trappes d'évacuation dans le toit. Dans ce cas, le nombre minimal de trappes devra être le suivant :

*Nombre de voyageurs**	*Nombre de trappes*
50 ou moins	1
Plus de 50	2

5.6.2. *Emplacement des issues*

5.6.2.1. Les portes de service doivent être situées sur le côté proche du bord de la chaussée** et une d'entre elles au moins doit être disposée à la moitié avant du véhicule.

5.6.2.2. Lorsque les deux portes visées au paragraphe 5.6.1.2. sont situées d'un même côté du véhicule il doit exister un nombre égal d'issues de secours du côté opposé.

5.6.2.3. Les issues doivent être placées de telle manière que leur nombre soit sensiblement égal de chaque côté du véhicule.

5.6.2.4. Les issues situées d'un même côté du véhicule doivent être régulièrement réparties sur la longueur de celui-ci.

5.6.2.5. Il est permis d'aménager une porte sur la paroi arrière du véhicule, à condition qu'il ne s'agisse pas d'une porte de service.

* Non compris le conducteur.

** Le « côté proche du bord de la chaussée » dépend du pays dans lequel le véhicule est immatriculé pour son exploitation.

5.6.2.6. Si le véhicule comporte des trappes d'évacuation, celles-ci doivent être disposées comme suit : s'il n'y a qu'une seule trappe, elle doit être située dans la partie médiane du toit. S'il y a deux trappes, elles doivent être distantes d'au moins 2 m l'une de l'autre.

5.6.3. *Dimensions minimales*

5.6.3.1. Les différents types d'issue devront avoir les dimensions minimales suivantes :

			Classe I	*Classe II*	*Classe III*	*Observations*
		Hauteur (cm)	180		165	—
Porte de service	Ouverture	Largeur (cm)	Porte simple :		65	Cette dimension peut être réduite de 10 cm si la mesure est faite à la hauteur des poignées
			Porte double :		120	
Porte de secours		Hauteur (cm)		125		—
		Largeur (cm)		55		
Fenêtre de secours		Surface (cm²)		4 000		On doit pouvoir faire passer par l'ouverture un rectangle d'une hauteur de 50 cm et d'une largeur de 70 cm
Trappe d'évacuation	Ouverture	Surface (cm²)		4 000		On doit pouvoir faire passer par l'ouverture un rectangle de 50 × 70 cm
		Largeur (cm)		50		
		Longueur (cm)		50		

5.6.4. *Exigences techniques*

5.6.4.1. Portes de service

5.6.4.1.1. Pour toute porte de service commandée à distance, il doit être prévu deux commandes, l'une située à l'intérieur du véhicule à proximité de la porte qu'elle commande, l'autre à l'extérieur du véhicule, à proximité de la porte et dans un logement en retrait.

5.6.4.1.2. Les portes de service doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.

5.6.4.1.3. La commande ou le dispositif d'ouverture de la porte de l'extérieur ne doit pas être à plus de 180 cm du sol quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal.

5.6.4.1.4. Les portes à charnières d'une seule pièce doivent s'ouvrir d'arrière en avant.

5.6.4.1.5. Si les portes sont équipées de serrures à fermeture par claquement de la porte, ces dernières doivent être du type à deux positions de verrouillage.

5.6.4.1.6. Il ne doit pas y avoir à la partie intérieure de la porte de dispositif rabattable sur les marches intérieures lorsque la porte est fermée.

5.6.4.1.7. Si la visibilité directe n'est pas suffisante, il doit être installé des dispositifs optiques permettant au conducteur de voir clairement, de son siège, les entourages intérieur et extérieur immédiats de chaque porte de service.

5.6.4.2. *Portes de secours*

5.6.4.2.1. Les portes de secours doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur. Toutefois, cette prescription ne doit pas être interprétée comme excluant la possibilité de verrouiller la porte de l'extérieur, sous

réserve que celle-ci puisse toujours être ouverte de l'intérieur à l'aide du système normal d'ouverture.

5.6.4.2.2. Les portes de secours ne doivent pas être du type servo-assisté ou du type coulissant.

5.6.4.2.3. La poignée extérieure des portes de secours ne doit pas être à plus de 180 cm du sol.

5.6.4.2.4. Les portes de secours doivent s'ouvrir d'arrière en avant. Elles peuvent comporter des sangles, des chaînes ou tous autres dispositifs de retenue, pour autant que ceux-ci ne les empêchent pas de s'ouvrir et de rester ouvertes à 100° au moins.

5.6.4.2.5. Les portes de secours doivent s'ouvrir vers l'extérieur et être construites de telle manière qu'elles risquent peu de se bloquer, même si la carrosserie du véhicule a été déformée par un choc.

5.6.4.2.6. Si la porte de service du conducteur n'est pas facilement accessible, notamment s'il faut se glisser entre le volant et le siège du conducteur pour y accéder, elle ne doit pas être considérée comme porte de secours.

5.6.4.3. *Fenêtre de secours*

5.6.4.3.1. Toute fenêtre de secours doit, soit être équipée d'un système de largage jugé satisfaisant par l'autorité compétente, ou pouvoir être manœuvrée aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule, grâce à un dispositif jugé satisfaisant par l'autorité compétente, soit être en verre de sécurité facile à briser*.

5.6.4.3.2. Si la fenêtre de secours est de type basculant sur charnières, un dispositif approprié doit assurer son maintien en position ouverte.

5.6.4.3.3. La hauteur entre le bord inférieur d'une fenêtre de secours et le plancher situé immédiatement au-dessous ne doit pas être supérieure à 100 cm, ni inférieure à 50 cm.
La hauteur peut toutefois être inférieure à ce dernier chiffre si l'ouverture de la fenêtre est munie d'un dispositif de protection jusqu'à une hauteur de 50 cm pour éviter que des voyageurs puissent tomber hors du véhicule.

5.6.5. *Inscriptions*

5.6.5.1. Toute issue de secours doit être signalée par l'inscription « Issue de secours » à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

5.6.5.2. Les commandes de secours des portes de service et de toutes les issues de secours, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, doivent être signalées comme telles par un symbole représentatif ou par une inscription clairement rédigée.

5.6.5.3. Sur toute commande d'une issue de secours, ou à proximité, il doit être apposé des instructions claires sur la manière de l'actionner.

5.6.5.4. La langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions visées aux paragraphes 5.6.5.1. à 5.6.5.3. ci-dessus est déterminée par les services administratifs compétents du pays d'immatriculation du véhicule.

5.7. *Aménagements intérieurs*

5.7.1. *Accès aux portes de service* (voir fig. 1 de l'annexe 3)

5.7.1.1. Sur les véhicules de la Classe I, l'espace libre s'étendant depuis 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 panneau rectangulaire

* Cette disposition exclut la possibilité d'utiliser des vitrages en verre feuilleté ou en matière plastique.

vertical de 10 cm d'épaisseur, de 40 cm de largeur et de 70 cm de hauteur au-dessus du plancher, auquel on superpose symétriquement un second panneau de 55 cm de largeur et de 110 cm de hauteur. Le panneau doit être tenu parallèlement à l'ouverture de la porte jusqu'à ce que la première marche soit atteinte, après quoi il doit être tenu perpendiculairement à la direction probable de marche d'une personne qui utilise le passage; lorsque la ligne médiane de ce panneau se trouve à plus de 40 cm du centre de l'ouverture de la porte, la hauteur du panneau rectangulaire supérieur doit être portée à 120 cm.

5.7.1.2. Sur les véhicules de la Classe II, la hauteur du panneau rectangulaire supérieur est ramenée à 95 cm.

5.7.1.3. Sur les véhicules de la Classe III, la hauteur du panneau supérieur est ramenée à 85 cm.

5.7.1.4. Ce panneau plat, lorsqu'il se trouve à 40 cm au moins de l'ouverture de la porte et qu'il touche le sol, est maintenu dans cette position. On vérifiera si les conditions d'accès depuis le plan vertical du panneau jusqu'à l'allée sont suffisantes à l'aide du cylindre utilisé pour contrôler l'espace de libre passage de l'allée.

5.7.1.5. L'espace de libre passage de ce panneau ne doit pas empiéter sur une zone s'étendant jusqu'à 30 cm en avant du coussin non comprimé d'un siège quelconque, jusqu'à la hauteur du sommet de ce coussin.

5.7.1.6. Dans le cas des sièges pliants, cet espace doit obligatoirement être déterminé quand le siège est en position abaissée (siège déplié).

5.7.1.7. 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.

5.7.2. *Accès aux portes de secours* (voir fig. 2 de l'annexe 2)

5.7.2.1. L'espace libre compris entre l'allée et la paroi latérale dans laquelle est aménagée la porte doit permettre le libre passage d'un cylindre vertical de 30 cm de diamètre sur une hauteur de 70 cm à partir du plancher, sur lequel est disposé un second cylindre de 55 cm de diamètre, la hauteur totale de l'ensemble ne devant pas être inférieure à 140 cm.

5.7.2.2. La base du premier cylindre doit être comprise à l'intérieur de la projection du second cylindre.

5.7.2.3. Dans le cas où des sièges pliants seraient placés le long de ce passage, l'espace de libre passage du cylindre doit obligatoirement être déterminé lorsque le siège est en position abaissée (siège déplié).

5.7.3. *Accès aux fenêtres de secours*
Devant chaque fenêtre de secours, il doit être aménagé un espace dégagé de tout obstacle et ayant au moins une surface de 2 300 cm2, une profondeur de 43 cm et une largeur de 60 cm. Les angles de cet espace peuvent être arrondis sous réserve que le rayon de cet arrondi ne dépasse pas 25 cm.

5.7.4. *Accès aux trappes d'évacuation*
Les trappes d'évacuation doivent être situées au-dessus d'un siège ou d'un autre point d'appui équivalent permettant d'y accéder. Elles doivent être du type coulissant ou largable. Les trappes à charnière ne sont pas admises.

5.7.5. *Allées* (voir fig. 3 de l'annexe 3)

5.7.5.1. Sur les véhicules de transport en commun, l'allée doit être conçue et aménagée de manière à permettre le libre passage d'un gabarit constitué par deux cylindres coaxiaux entre lesquels est intercalé un tronc de cône renversé, et ayant les dimensions suivantes (cm) :

	Classe I	*Classe II*	*Classe III*
Diamètre du cylindre inférieur	45	35	30
Hauteur du cylindre inférieur	90	90	90
Diamètre du cylindre supérieur.....	55	55	45
Hauteur du cylindre supérieur	50	50	50
Hauteur totale.....	190	190	190

5.7.5.2. Sur les véhicules de la Classe I, dans toute partie de l'allée située à la fois en arrière de l'axe médian de l'essieu arrière et de la porte de service la plus à l'arrière, le diamètre du cylindre inférieur sera ramené de 45 à 40 cm.

5.7.5.3. Sur les véhicules de la Classe III, les sièges situés d'un ou des deux côtés de l'allée pourront être mobiles latéralement, la largeur de l'allée pouvant alors être réduite à une valeur correspondant à un diamètre de 22 cm pour le cylindre inférieur, à condition qu'il suffise d'actionner une commande aménagée sur chaque siège, facilement accessible à une personne se tenant debout dans l'allée, pour que le siège retourne automatiquement à la position correspondant à une largeur minimale de 30 cm, même lorsqu'il est chargé.

5.7.5.4. Sur les véhicules à moteur arrière, la hauteur du cylindre supérieur peut être réduite de 10 cm, ce qui ramène à 180 cm la hauteur totale pour la partie de l'allée s'étendant en arrière de l'essieu arrière, et de toute porte de service située en arrière dudit essieu.

5.7.5.5. Sur les autobus articulés, le gabarit cylindrique décrit au paragraphe 5.7.5.1. doit pouvoir franchir sans entrave la section articulée. Aucune partie du revêtement souple de cette section, notamment des soufflets, ne devra empiéter sur l'allée.

5.7.6. *Pente du plancher*

5.7.6.1. La pente maximale du plancher ne doit pas dépasser 6% dans les zones destinées aux voyageurs debout; toutefois, dans les parties du véhicule situées en arrière d'un plan vertical transversal disposé à 1,5 m en avant de l'axe médian de l'essieu arrière, elle pourra être de 8%, toutes les mesures devant s'effectuer sur un véhicule à vide, stationnant sur une surface plane et horizontale.

5.7.6.2. Des marches sont admises dans l'allée, sous réserve qu'aucune d'elles n'ait une hauteur inférieure à 15 cm ou supérieure à 25 cm.

5.7.6.3. Les strapontins permettant à des passagers de s'asseoir dans l'allée ne sont pas admis.

5.7.6.4. Les sièges coulissant latéralement et qui, dans une de leurs positions, empiètent sur l'allée, ne sont pas admis, sauf sur les véhicules de la Classe III, dans les conditions prévues au paragraphe 5.7.5.3.

5.7.7. *Marches des portes de service* (voir fig. 4 de l'annexe 3)

5.7.7.1. Les marches devront satisfaire aux valeurs ci-après en ce qui concerne la hauteur maximale et la profondeur minimale :

		Classe I	*Classe II*	*Classe III*	*Observations*
Première marche	Hauteur (cm)		40		Dans le cas des véhicules des classes II et III, pour les véhicules à suspension exclusivement mécanique, une tolérance de 3 cm est admise.
	Profondeur (cm)		30		

		Classe I	*Classe II*	*Classe III*	*Observations*
Marches suivantes	Hauteur (cm)	30		35	—
	Profondeur (cm)		20		—

5.7.7.2. La hauteur de la première marche par rapport au sol doit être mesurée sur le véhicule à vide.

5.7.7.3. S'il y a plus d'une marche, la contremarche de la seconde marche peut être en retrait de 10 cm.

5.7.7.4. La longueur doit être telle que sur toute marche on puisse poser un panneau rectangulaire de 40 × 20 cm dans le cas d'une entrée simple, et deux panneaux rectangulaires de 40 × 20 cm chacun dans le cas d'une entrée double. On admet que cette condition est remplie quand on peut placer sur la (les) marche(s) 95%, au moins, de la surface du (des) panneau(x).

5.7.8. *Sièges des voyageurs*

5.7.8.1. *Dimensions des sièges* (voir fig. 5 et 7 de l'annexe 3)
Les dimensions minimales de chaque place assise, mesurées à partir d'un plan vertical passant par le centre de cette place, devront être conformes aux valeurs ci-après :

		Classe I	*Classe II*	*Classe III*
	Largeur du coussin, de part et d'autre (cm)	20		22,5
Sièges individuels	Largeur de l'espace disponible, mesurée dans un plan horizontal contre le dossier du siège, aux hauteurs comprises entre 27 et 65 cm au-dessus du coussin non comprimé (cm)		25	
	Largeur du coussin par voyageur, de part et d'autre (cm)	20		22,5
Banquettes pour deux ou plus de deux voyageurs	Largeur de l'espace disponible, mesurée dans un plan horizontal contre le dossier du siège, aux hauteurs comprises entre 27 et 65 cm au-dessus du coussin non comprimé (cm)		22,5	
Hauteur du coussin (cm)		La hauteur, à l'aplomb des pieds du passager par rapport au plancher, du coussin non comprimé doit être telle que la distance entre le plancher et un plan horizontal tangent à la partie avant de la face supérieure du coussin soit comprise entre 40 et 50 cm; elle peut toutefois être ramenée à 35 cm (valeur minimale) à l'endroit des passages de roues		
Profondeur du coussin (cm)		35	40	

5.7.8.2. *Espacement des sièges* (voir fig. 6 de l'annexe 3)

5.7.8.2.1. 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 et à toute hauteur comprise entre le niveau de la face supérieure du coussin et 62 cm au-dessus du plancher, doit être le suivant :

Classe I ..... 65 cm
Classe II ..... 68 cm
Classe III ..... 75 cm

5.7.8.2.2. Toutes les dimensions doivent être mesurées coussin et dossier non comprimés, dans un plan vertical passant par l'axe médian de chaque place assise individuelle.

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

5.7.8.2.4. Dans le cas des sièges faisant face à une cloison rigide, il doit y avoir un dégagement d'au moins 28 cm entre la partie frontale du coussin et la cloison, ce dégagement sur une hauteur de 10 centimètres à partir du plancher étant porté à 30 cm (voir fig. 8 de l'annexe 3).

5.8. *Eclairage intérieur*

L'éclairage intérieur doit être du type électrique et être conçu de manière à éclairer suffisamment l'habitacle des passagers, particulièrement dans la zone des marches et aux endroits où des obstacles peuvent être présents.

5.9. *Section articulée des autobus articulés*

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

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

5.9.2.1. 1 cm quand toutes les roues du véhicule sont sur un même plan,

5.9.2.2. 2 cm quand les roues de l'essieu adjacent à la section articulée reposent sur une surface plus haute de 15 cm que la surface sur laquelle reposent les roues des autres essieux.

5.9.3. La différence de niveau entre le plancher des tronçons rigides et celui de la base pivotante, à l'endroit du joint, ne doit pas dépasser :

5.9.3.1. 2 cm dans les conditions décrites au paragraphe 5.9.2.1. ci-dessus,

5.9.3.2. 3 cm dans les conditions décrites au paragraphe 5.9.2.2. ci-dessus.

5.9.4. Sur les autobus articulés, des garde-fous et (ou) des cloisons doivent interdire aux voyageurs l'accès aux parties de la section articulée où
— le plancher comporte un interstice non recouvert qui ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 5.9.2.;
— le plancher ne peut pas supporter le poids des voyageurs;
— les déplacements des parois présentent un danger pour les voyageurs.

5.10. *Manœuvrabilité*

5.10.1. Le véhicule doit pouvoir s'inscrire à l'intérieur d'un cercle de 12 m de rayon sans qu'aucun de ses points extrêmes ne dépasse le pourtour du cercle.

5.10.2. Lorsque les points extrêmes du véhicule se déplacent sur un cercle de 12 m de rayon, le véhicule doit pouvoir s'inscrire à l'intérieur d'une voie circulaire de 6,7 m de large (voir fig. A de l'annexe 4 du présent Règlement).

5.10.3 Le véhicule étant à l'arrêt et ayant ses roues directrices braquées de telle manière que s'il se déplaçait le point avant extérieur décrirait un cercle de 12 m de rayon, on déterminera un plan vertical tangentiel au côté du véhicule situé vers l'extérieur du cercle en traçant une ligne sur le sol. Dans le cas des véhicules articulés, les deux tronçons rigides doivent être alignés par rapport au plan. Lorsque le véhicule s'engage sur le cercle de 12 m de rayon, aucune partie du véhicule ne doit déborder vers l'extérieur, par rapport au plan vertical, de plus de 0,8 m (voir fig. B de l'annexe 4 du présent Règlement) pour un véhicule non articulé, ou de plus de 1,2 m (voir fig. C de l'annexe 4 du présent Règlement) pour un véhicule articulé.

5.11. *Déplacement en ligne droite des véhicules articulés*

Lorsqu'un autobus articulé se déplace en ligne droite, les plans médians des tronçons rigides de l'autobus doivent coïncider et s'inscrire dans un même plan continu sans aucun décrochement.

5.12. *Barres et poignées de maintien*

5.12.1. *Prescriptions générales*

5.12.1.1. Les barres et poignées de maintien doivent avoir une résistance adéquate.

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

5.12.1.3. Les barres et poignées de maintien doivent avoir une section qui permette aux voyageurs de les empoigner facilement et de les tenir fermement. Aucune dimension de la section ne doit être inférieure à 2 cm ni supérieure à 4,5 cm, sauf en ce qui concerne les barres de maintien fixées aux portes et aux sièges, pour lesquelles une dimension minimale de 1,5 cm est autorisée à condition qu'une autre dimension soit d'au moins 2,5 cm.

5.12.1.4. L'espace libre entre une barre ou une poignée de maintien et la partie adjacente de la carrosserie ou des parois du véhicule doit être d'au moins 4 cm. Toutefois, dans le cas des barres de maintien fixées aux portes, un espace libre minimal de 3,5 cm est autorisé.

5.12.2. *Barres et poignées de maintien pour les voyageurs debout — véhicules de la classe I et de la classe II*

5.12.2.1. Il doit y avoir des barres et poignées de maintien en nombre suffisant pour chaque point de la surface de plancher qui est affectée aux voyageurs debout conformément au paragraphe 5.2.2. Cette condition est considérée comme remplie lorsque, pour tous les emplacements possibles du dispositif d'essai représenté à l'annexe 5 du présent Règlement, au moins deux barres ou poignées de maintien sont à la portée de son bras mobile. Le dispositif d'essai peut être tourné à volonté autour de son axe vertical central.

5.12.2.2. Lorsque l'on procède de la manière indiquée au paragraphe 5.12.2.1. ci-dessus, seules doivent être prises en considération les barres et poignées de maintien qui se trouvent à 80 cm au moins et à 190 cm au plus du niveau du plancher.

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

5.12.2.4. Les emplacements qui peuvent être occupés par des voyageurs debout et qui ne sont pas séparés des parois latérales ou de la paroi arrière du véhicule

par des sièges doivent être munis de barres de maintien horizontales parallèles aux parois et installées entre 80 et 150 cm du niveau du plancher.

5.12.3. *Barres de maintien pour les portes de service des véhicules des classes I et II*

5.12.3.1. Les ouvertures de portes doivent être munies de chaque côté de barres de maintien. Pour les portes doubles, il peut être satisfait à cette prescription par l'installation d'une seule colonne ou barre de maintien centrale.

5.12.3.2. Les barres de maintien à prévoir pour les portes de service doivent être telles qu'elles aient un point de prise se trouvant à la portée d'une personne debout sur le sol à proximité de la porte de service et sur chacune des marches qu'elle monte successivement. Ces points doivent se situer, verticalement, entre 80 et 100 cm au-dessus du sol ou de la surface de chaque marche et, horizontalement,

i) dans le cas de la position correspondant à celle d'une personne debout sur le sol, ne pas être en retrait de plus de 40 cm vers l'intérieur, par rapport au bord externe de la première marche,

ii) dans le cas de la position correspondant à une marche particulière, ne pas être en retrait vers l'extérieur, par rapport au bord externe de la marche considérée, ni en retrait de plus de 40 cm vers l'intérieur du véhicule, par rapport au bord intérieur de la marche considérée.

6. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE

6.1. Toute modification du type de véhicule doit être portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation pour ce type de véhicule. Ce service peut alors :

6.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable, et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,

6.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.

6.2. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.

7. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

7.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué.

7.2. Afin de vérifier la conformité prescrite au paragraphe 7.1. ci-dessus, on doit procéder à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.

8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

8.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 7.1. ci-dessus n'est pas respectée.

8.2. Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle avait précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée « HOMOLOGATION RETIRÉE ».

9. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation et de refus ou de retrait d'homologation, émises dans les autres pays.

ANNEXE 1

(Format maximal : A 4 [210 × 297 mm])

INDICATION DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant l'homologation (ou le refus ou le retrait d'une homologation) d'un type de véhicule en ce qui concerne les caractéristiques de construction, en application du Règlement n° 36

N° d'homologation .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur .....
2. Type du véhicule .....
3. Nom et adresse du demandeur de l'homologation .....
4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du demandeur de l'homologation .....
5. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, son agencement et les matériaux utilisés .....
6. Poids maximal technique du véhicule lors des essais (kgf)

6.1. essieu avant : .....

6.2. essieu arrière : .....

6.3. total (PT) : .....

7. Poids à vide en ordre de marche augmenté de 75 kgf pour le poids du conducteur (PV) (kgf) .....
8. Transport de bagages ou de marchandises

8.1. volume total des soutes à bagages ou à marchandises (V) (m^3) .....

8.2. poids total de bagages ou de marchandises pouvant être contenu dans ces soutes (B) (kgf) .....

8.3. le transport de bagages ou de marchandises sur le toit du véhicule est/n'est pas prévu*

* Biffer la mention inutile.

8.3.1. surface totale du toit prévue pour le transport de bagages ou de marchandises (VX) (m^2) .....

8.3.2. poids total de bagages ou de marchandises pouvant être transporté à cet endroit (BX) (kgf) .....

9. Surface destinée aux voyageurs

9.1. surface totale (S_0) (m^2) .....

9.2. surface destinée aux voyageurs debout (S_1) (m^2) .....

10. Nombre de places :

10.1. total (N) .....

10.2. places assises (A) .....

11. Véhicule présenté à l'homologation le .....

12. Véhicule homologué pour la (les) classe(s) .....

13. Service technique chargé des essais d'homologation .....

14. Date du procès-verbal délivré par ce service .....

15. Numéro du procès-verbal délivré par ce service .....

16. L'homologation est accordée/refusée* .....

17. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation .....

18. Lieu .....

19. Date .....

20. Signature .....

21. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus :

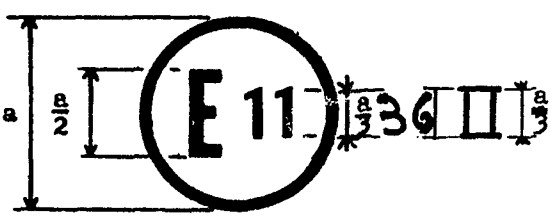
..... dessins du véhicule et de son aménagement intérieur, et notamment de toutes les caractéristiques considérées comme présentant un intérêt aux fins du présent Règlement.

ANNEXE 2

SCHÉMAS DES MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

(voir paragraphe 4.4. du présent Règlement)



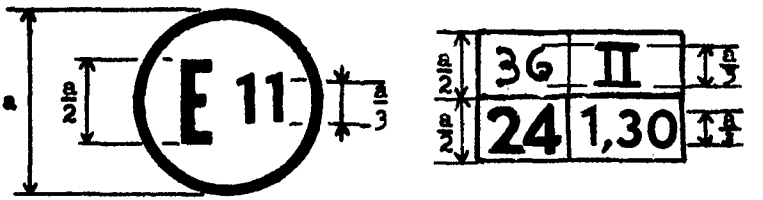
a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), pour la classe II, en ce qui concerne ses caractéristiques de construction, en application du Règlement n° 36.

* Biffer la mention inutile.

Modèle B

(voir paragraphe 4.5. du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), pour la classe II, en application des Règlements n°s 36 et 24. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m^{-1}.)

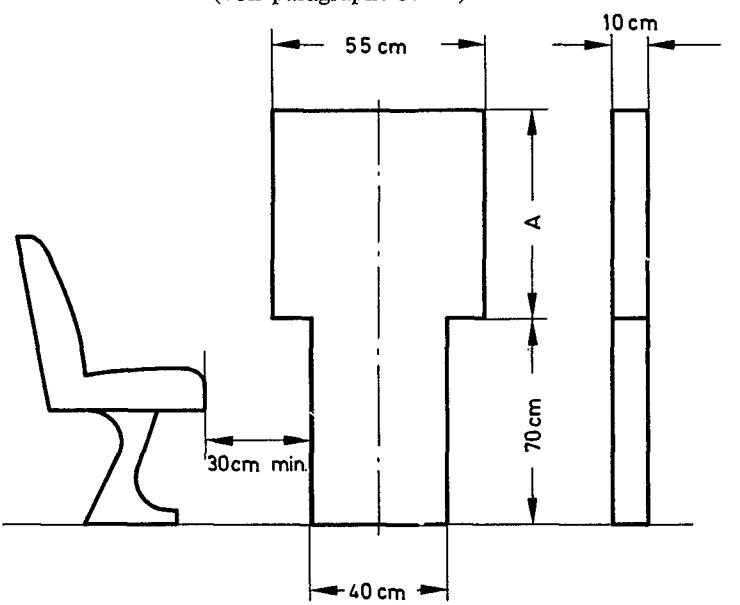
ANNEXE 3

SCHÉMAS EXPLICATIFS

Figure 1

ACCÈS AUX PORTES DE SERVICE

(voir paragraphe 5.7.1.)



Dimension A (cm)		
	Distance de l'axe médian par rapport à l'ouverture de la porte	
	≤40 cm	*>40 cm*
Classe I	110	120
Classe II	95	120
Classe III	85	120

Figure 2

ACCÈS AUX PORTES DE SECOURS
(voir paragraphe 5.7.2.)

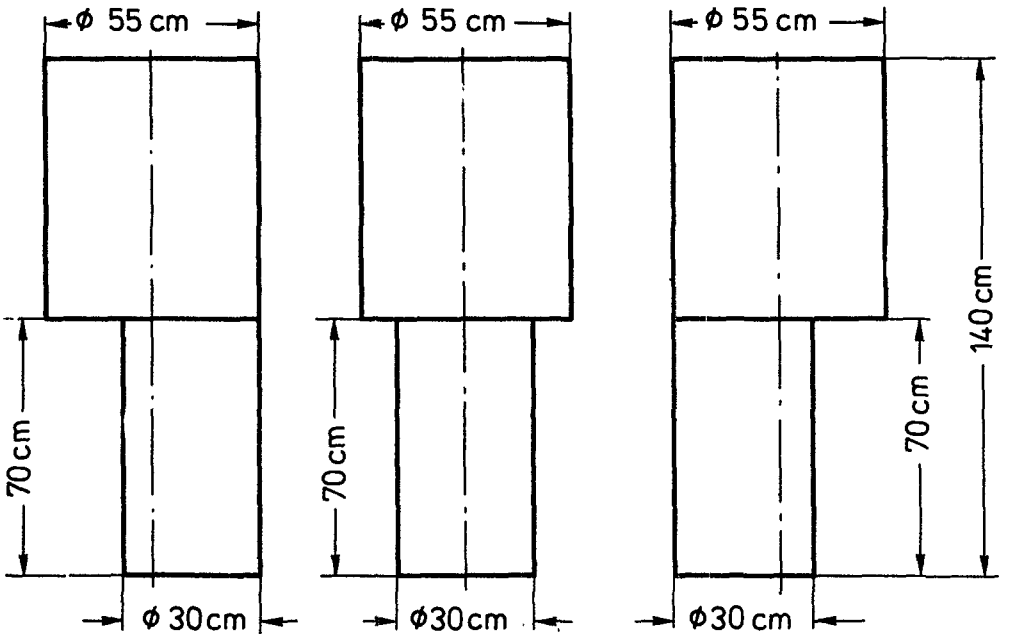
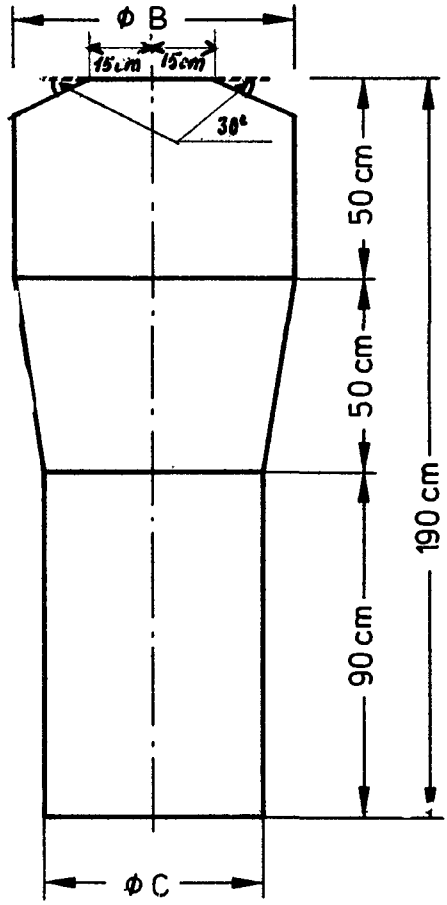


Figure 3

ALLÉES

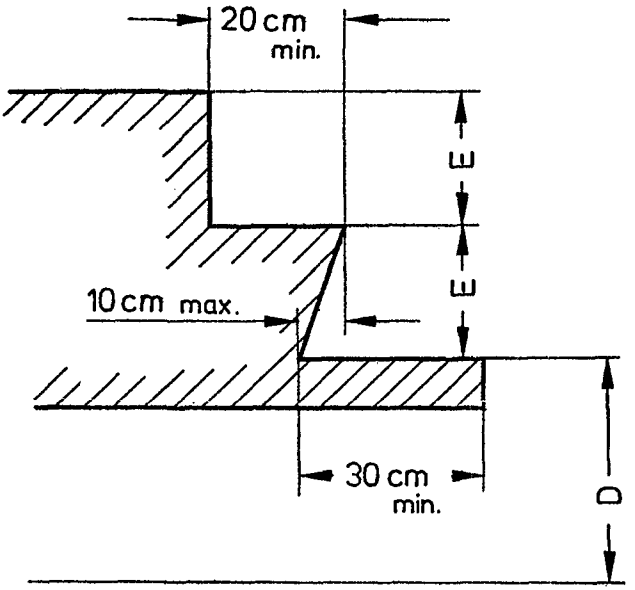
(voir paragraphe 5.7.5.)



	B (cm)	*C (cm)*
Classe I	55	45
Classe II	55	35
Classe III	45	30 (22 dans le cas des sièges mobiles latéralement)

Figure 4

MARCHES DES PORTES DE SERVICE
(voir paragraphe 5.7.7.)

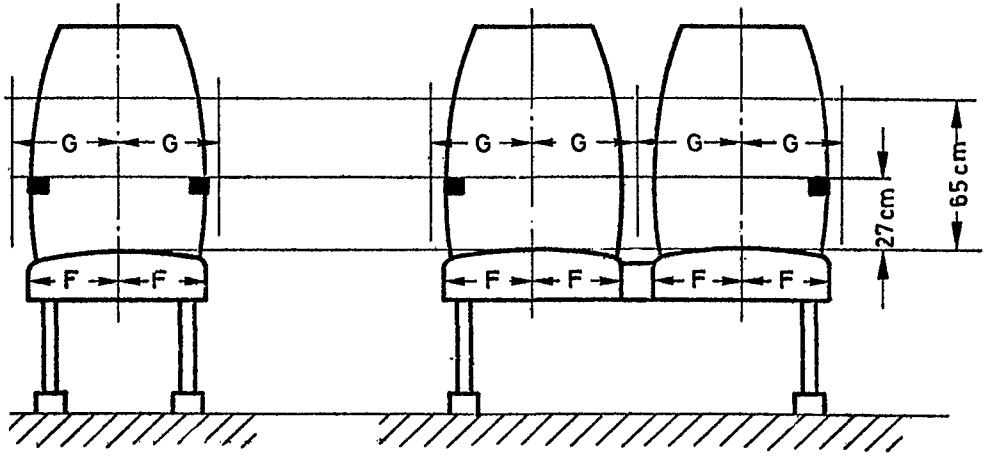


Hauteur par rapport au sol, déterminée à vide

	D (cm) max	*E (cm) max*
Classe I	40	30
Classe II	40	35
Suspension mécanique	43	
Classe III	40	35
Suspension mécanique	43	

Figure 5

DIMENSIONS DES SIÈGES DES VOYAGEURS
(voir paragraphe 5.7.8.1.)

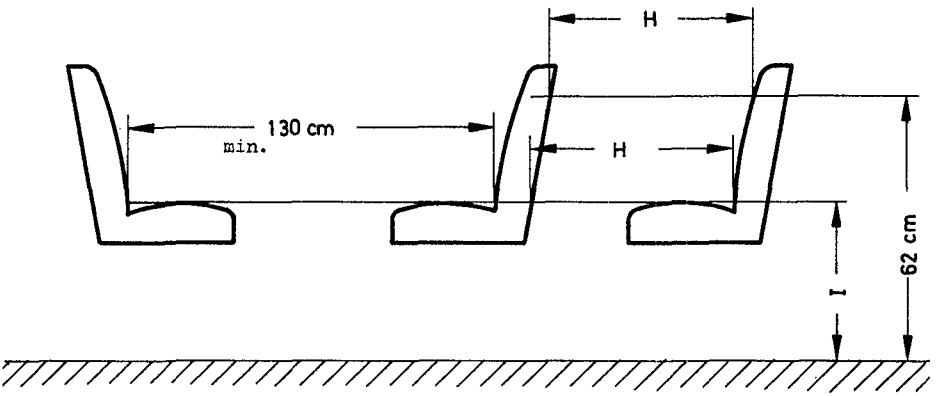


Siège individuel Banquette

	F (cm) min	*G (cm) min*	
		Banquette	*Sièges individuels*
Classe I	20	22,5	25
Classe II	20	22,5	25
Classe III	22,5	22,5	25

Figure 6

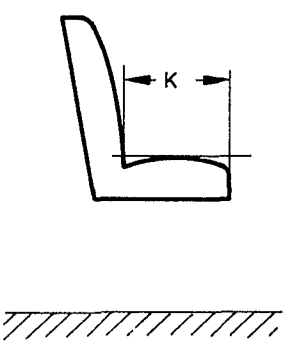
ESPACEMENT DES SIÈGES
(voir paragraphe 5.7.8.2.)



	H (cm)	*I (cm)*
Classe I	65 min.	40 50
Classe II	68 min.	(35 aux passages de roue)
Classe III	75 min.	

Figure 7

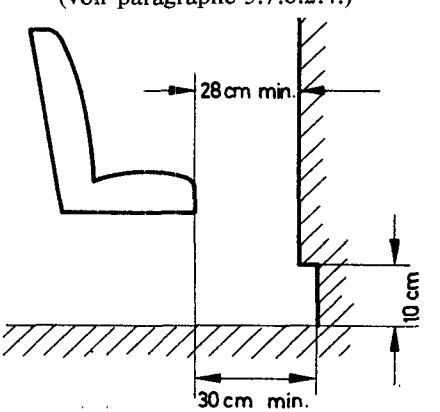
PROFONDEUR DU COUSSIN DE SIÈGE
(voir paragraphe 5.7.8.1.)



	K (cm)
Classe I	35 min.
Classe II	40 min.
Classe III	40 min.

Figure 8

SIÈGES FAISANT FACE À UNE CLOISON RIGIDE
(voir paragraphe 5.7.8.2.4.)



ANNEXE 4

MANŒUVRABILITÉ

(voir paragraphe 5.10.)

Figure A

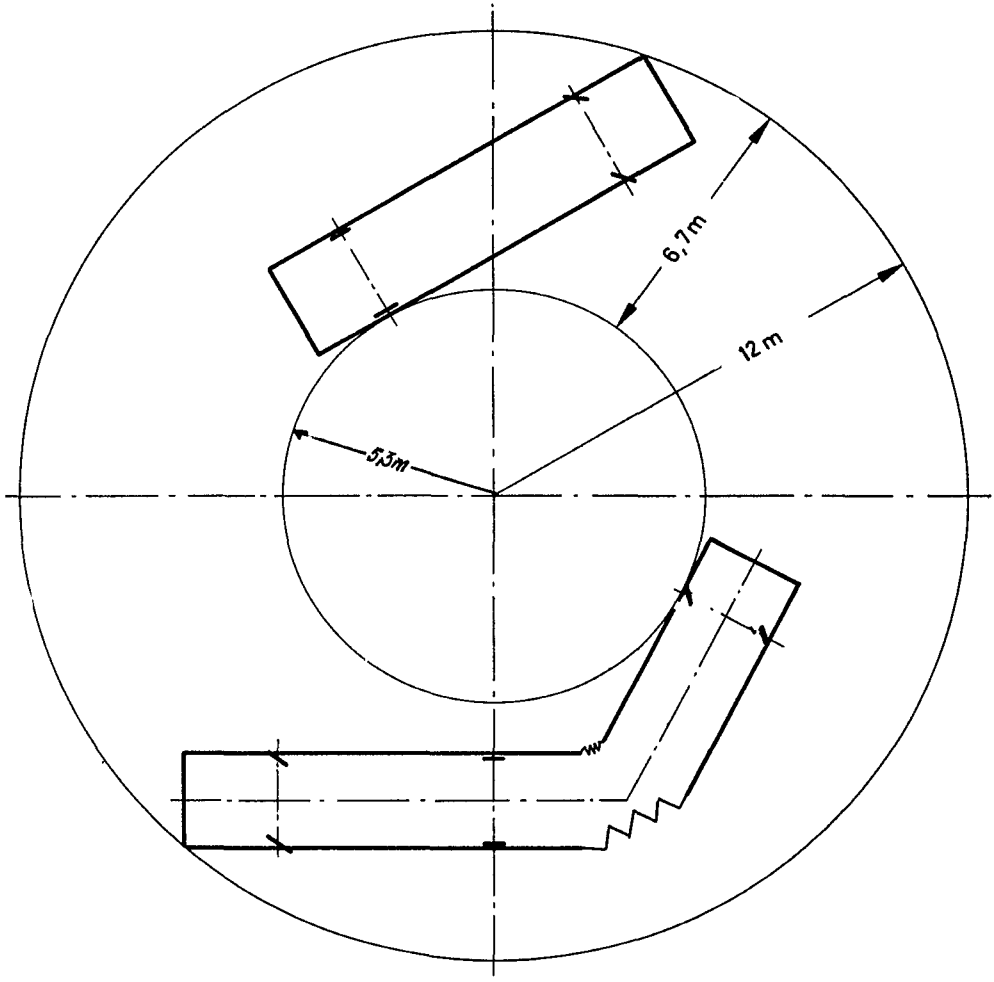


Figure B

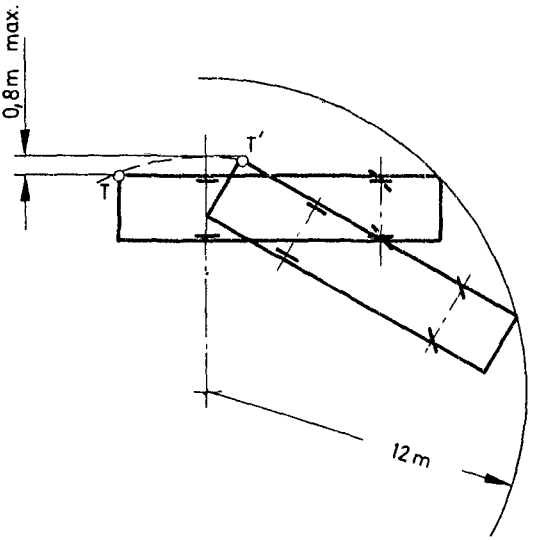
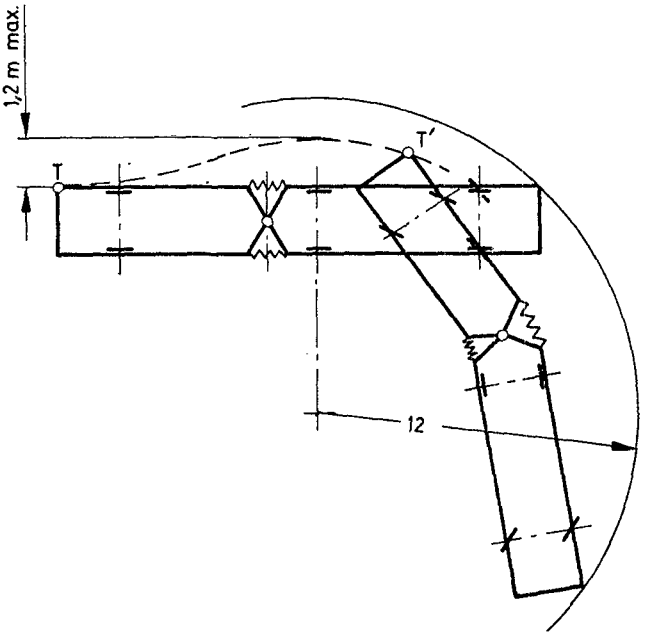
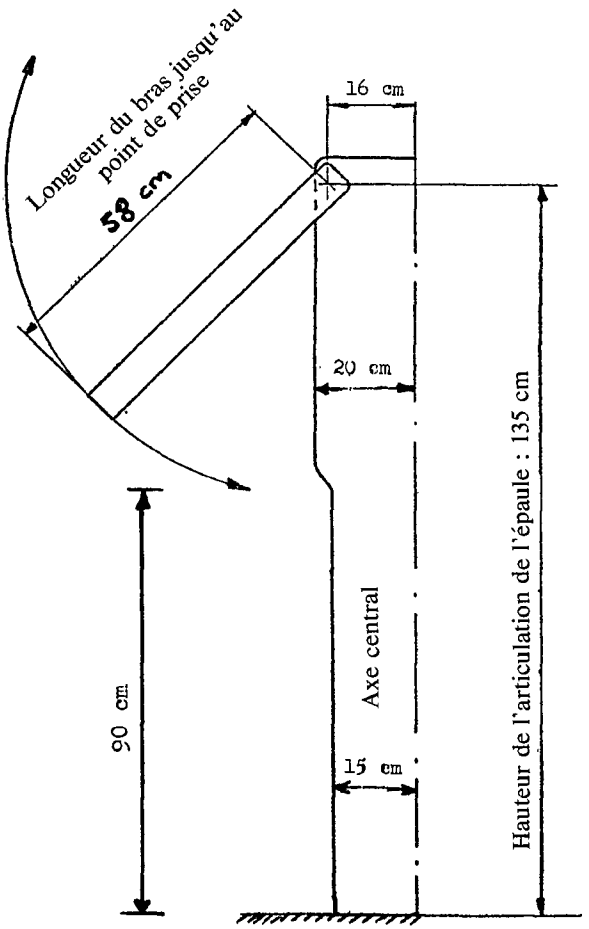


Figure C



ANNEXE 5

DISPOSITIF D'ESSAI POUR L'EMPLACEMENT DES BARRES ET POIGNÉES DE MAINTIEN



Textes authentiques du Règlement : anglais et français.
Enregistré d'office le 1er mars 1976.