

10.3. ISSUES

Arrêté du 2 juillet 1982 modifié « 3° Issues « Art. 19. - Nombre.

« - par "porte de service, une porte utilisée par les passagers dans des conditions normales d'utilisation, le conducteur étant assis ;

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

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

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

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

« De plus, tout autocar articulé doit avoir dans le premier tronçon au moins deux portes distinctes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service. Le deuxième tronçon doit avoir au moins une porte de service si le nombre de places de ce tronçon est inférieur ou égal à 60. Si le nombre de places du deuxième tronçon est supérieur à 60, celui-ci doit avoir au moins deux portes, à savoir : soit une porte de service et une porte de secours, soit une double porte de service.

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

« Art. 20. - Emplacement des issues.

« a) Véhicules de transport en commun

de personnes de faible capacité

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

« b) Autres véhicules

« Dans les autres véhicules, la ou les portes de service doivent être situées sur le côté droit

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

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

Nombre de places (non compris le conducteur)	Nombre minimal (de portes de service)
Au plus 22	1
De 23 à 60	2
De 61 à 95	3
Plus de 95	4



10.3.1. PORTE DE SERVICE

10.3.1.1. ETAT

10.3.1.1.1. **Détérioration notable** | S |

Motif de contre-visite sans interdiction de circuler en cas de déchirure ou déformation empêchant le positionnement de la porte dans son logement. Occultation de vitrage des portes de service, sur les autobus. Corrosion perforante généralisée. Corrosion perforante à proximité des fixations.

10.3.1.1.2. Détérioration | O |

Observation à saisir en cas de détériorations mineurs ne rentrant pas dans le cadre du point 10.3.1.1.1.

10.3.1.2. FONCTIONNEMENT

10.3.1.2.1. Non fonctionnement | R |

Motif de contre visite avec interdiction de circuler en cas d'ouverture et/ou fermeture impossible ou inopérant ou de maintien en position fermée inopérant ou bien d'ouverture de la porte sous l'effet d'une poussée.

« **Art. 22.** - Prescriptions techniques relatives aux portes

« a) Prescriptions applicables à toutes les portes

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

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

« 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.

Directive 2001/85CE-7.6.5.6.

Toute porte de service commandée et son système de commande doivent être conçus de façon qu'un passager ne puisse être blessé par la porte ou coincé dans la porte quand elle se ferme.



7.6.5.6.1. Cette exigence est réputée satisfaite lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

7.6.5.6.1.1. la première condition est que si la fermeture de la porte, en tout point de mesure décrit à l'annexe V, est freinée par un effort de résistance au verrouillage ne dépassant pas 150 N, la porte doit se rouvrir à fond automatiquement et, sauf dans le cas d'une porte de service automatique, demeurer ouverte jusqu'à ce qu'une commande de fermeture soit actionnée. L'effort de résistance au verrouillage peut être mesuré au moyen de toute méthode agréée par les autorités compétentes. Des orientations à cet égard figurent à l'annexe V de la présente directive. L'effort maximal peut brièvement dépasser 150 N sans aller au-delà de 300 N. Le système de réouverture peut être contrôlé au moyen d'une barre d'essai d'une section de 60 mm sur 30 mm, et dont les coins sont arrondis par un arc de cercle de 5 mm de rayon;

7.6.5.6.1.2. la seconde condition est que, lorsqu'une porte se referme sur le poignet ou les doigts d'un passager:

- 7.6.5.6.1.2.1. la porte se rouvre à fond automatiquement et, sauf dans le cas d'une porte de service automatique, reste ouverte jusqu'à ce qu'une commande soit actionnée, ou
- 7.6.5.6.1.2.2. le passager puisse retirer le poignet ou les doigts sans se blesser, le respect de cette condition peut être contrôlé à la main ou à l'aide de la barre d'essai visée au point 7.6.5.6.1.1, effilée à une extrémité, sur 300 mm, de façon que l'épaisseur soit ramenée de 30 mm à 5 mm; la barre ne doit être ni polie ni lubrifiée; si la porte coince la barre, cette dernière doit pouvoir être retirée facilement;
- 7.6.5.6.1.2.3. la porte soit maintenue dans une position permettant le libre passage d'une barre d'essai d'une section de 60 mm sur 20 mm et des coins arrondis par un arc de cercle de 5 mm de rayon; cette position ne doit pas être située à plus de 30 mm de la position de fermeture complète.

Directive 2001/85CE - ANNEXE V

ORIENTATIONS CONCERNANT LA MESURE DE LA FORCE DE FERMETURE DES PORTES COMMANDÉES

1. Généralités

La fermeture d'une porte commandée est un processus dynamique. Lorsqu'une porte en mouvement rencontre un obstacle, il s'ensuit une réaction dynamique, dont la chronologie dépend de plusieurs facteurs, tels que la masse de la porte, l'accélération, les dimensions.

2. Définitions

2.1. La force de fermeture $F(t)$ est une fonction temporelle mesurée au niveau des arêtes de la porte (voir point 3.2)

3. Mesures

3.1. Conditions de mesure:

3.1.1. Gamme de températures: 10 - 30 °C

3.1.2. Le véhicule doit stationner sur une surface horizontale.

3.2. Les mesures sont effectuées aux points suivants:

3.2.1. Principales lèvres d'étanchéité de la porte:

- une au milieu de la porte;
- une à 150 mm au-dessus du bord inférieur de la porte.

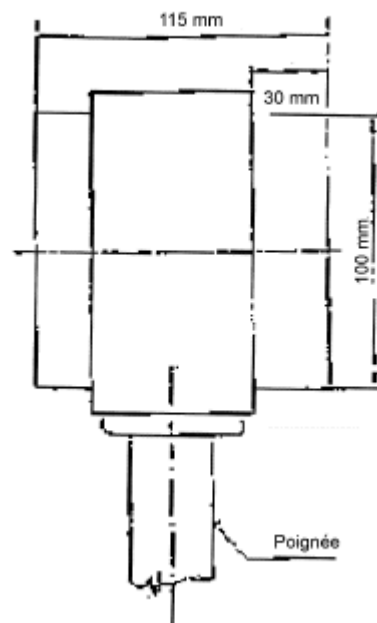
3.2.2. Dans le cas de portes équipés de dispositifs contre le pincement lors de l'ouverture:

Au niveau des lèvres secondaires d'étanchéité de la porte, au point jugé le plus dangereux.

3.2.3. Au moins trois mesures doivent être réalisées à chaque point de mesure en vue de déterminer la force de verrouillage définie au point 2.6.

3.4. Le signal de la force de fermeture doit être enregistré à l'aide d'un filtre passe-bas avec une

Figure 2



fréquence de coupure de 100 Hz. Le seuil de sensibilité et le seuil d'effacement limitant la durée de l'impulsion sont tous les deux fixés à 50 N.

3.5. L'écart de la valeur relevée par rapport à la valeur nominale ne doit pas être supérieur à $\pm 3 \%$.

4. Instrument de mesure

4.1. L'instrument de mesure se compose de deux éléments: une poignée et un dynamomètre (voir figure 2).

4.2. Le dynamomètre doit avoir les caractéristiques suivantes:

4.2.1. Il comporte deux capsules coulissantes de 100 mm de diamètre et 115 mm de largeur (dimensions hors tout). Un ressort de compression est monté à l'intérieur entre les deux capsules, de façon que l'appareil puisse être compressé lorsqu'une force appropriée lui est appliquée.

4.2.2. La raideur du dynamomètre doit être de $10 \pm 0,2$ N/mm. La flexibilité du ressort doit être limitée à 30 mm, la force maximale mesurable étant de 300 N.

10.3.1.2.2. Mauvais fonctionnement I S I

Motif de contre-visite sans interdiction de circuler en cas d'ouverture incomplète ou de fermeture brutale en cas de poussée sur la porte lors de l'ouverture.

Impossibilité d'ouvrir la porte de l'intérieur, lorsque le dispositif de verrouillage est actionné.

« Art. 22. - Prescriptions techniques relatives aux portes

« 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.

« 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.

10.3.1.2.3. Fonctionnement anormal I O I

Observation en cas de dysfonctionnement mineurs ne rentrants pas dans le cadre des points 10.3.1.2.1. et 10.3.1.2.2.

Directive 2001/85CE-7.6.4.9. Dans le cas de véhicules dont la capacité ne dépasse pas 22 passagers, le battant d'une porte de service placée à la face arrière ne doit pas former, ouvert, un angle supérieur à 115° ni inférieur à 85° , et doit pouvoir être bloqué automatiquement dans cette position. Cette prescription n'exclut pas la possibilité d'ouvrir le battant au-delà de cet angle lorsque cela ne présente pas de risque, par exemple, afin de permettre, en ouvrant la porte à 270° , de placer l'arrière du véhicule contre un quai de chargement ou de dégager l'espace de chargement à l'arrière du véhicule.

10.3.1.3. FIXATION

10.3.1.3.1. Défaut notable de fixation | S |

Motif de contre-visite sans interdiction de circuler en cas d'absence ou rupture de la charnière ou en cas de jeu anormal aux points de fixation.

10.3.1.3.2. Défaut de fixation | O |

Observation en cas d'anomalies sur le système de fixation des portes de services ne rentrants par dans le cadre du point 10.3.1.3.1.

10.3.1.4. DIVERS

10.3.1.4.1. Non conforme | R |

Motif de contre-visite avec interdiction de circuler en cas de non-conformité d'une porte de service par rapport à la réglementation.

10.3.1.4.2. Absence | R |

Motif de contre visite avec interdiction de circuler en cas d'absence de porte ou si le nombre de portes de service inférieur à celui prévu par la notice descriptive.

10.3.1.4.3. Contrôle impossible | R |

Motif de contre-visite avec interdiction de circuler en cas de contrôle impossible d'une porte de service pour des raisons non liées à la conception du véhicule.

10.3.1.4.4. Défaut de signalisation | O |

Observation à mentionné en cas d'absence de signalisation sur une porte de service.

10.3.1.4.5. Défaut d'éclairage | O |

Observation à mentionnée en cas de non fonctionnement d'un éclairage d'une porte de service.

« Art. 34. - Eclairage intérieur.

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

« - les escaliers ou marches ;

« - l'accès aux portes.

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





Formation Contrôle Automobile

Contrôle technique Poids Lourds 10. TRANSPORT EN COMMUN	10.3.1 PORTE DE SEVICE
--	---------------------------

« Art. 67. - Eclairage des accès.

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