

Paris, le 24/04/2026

*Direction du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air
Sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules
Bureau de la réglementation technique
et de l'homologation des véhicules*

**Note à l'attention de Monsieur le Directeur du
bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre**

Affaire suivie par : Romain Pessia
Tél. : 01 40 81 91 75
Courriel : romain.pessia@developpement-durable.gouv.fr
Ref : 135BIS

Objet : Suites données par la DGEC aux recommandations issues du rapport d'enquête technique sur la collision entre un véhicule léger et un autobus survenue le 28 juillet 2023 sur la RD 113 au niveau de la commune de Mézières-sur-Seine (78)

Monsieur le Directeur,

Par votre courrier du 11 juillet 2025, vous me faites part du rapport d'enquête technique ouverte le 16 août 2023 en application du code des Transports suite à l'accident impliquant un véhicule léger et un autobus survenu le 28 juillet 2023 sur la RD 113 au niveau de la commune de Mézières-sur-Seine (78)

Dans ce rapport, le BEA-TT formule trois recommandations à destination de la Direction générale de l'Énergie et du Climat.

► **Recommandation R1 adressée à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) : Rendre réglementairement obligatoire de limiter à la vitesse maximale de 70 km/h la vitesse des autobus destinés à transporter des personnes debout, que ce soit par conception ou grâce à un dispositif de limitation de la vitesse installé a posteriori.**

Il convient tout d'abord de préciser que cette recommandation touche indirectement plusieurs points réglementaires différents : 1° l'obligation pour certains véhicules d'être équipés de dispositifs limiteurs de vitesse ; 2° l'obligation

que le limiteur de vitesse de ces véhicules soit fixé à une valeur précise ; 3° la limite de vitesse applicable à ces véhicules selon leurs conditions de circulation.

L'arrêté du 14 décembre 1993 a rendu obligatoire le dispositif limiteur de vitesse sur les véhicules des catégories N₃ et M₃ ayant un poids autorisé en charge supérieur à 10 tonnes. L'arrêté du 18 octobre 1994 a rendu obligatoire par un rétrofit le dispositif limiteur de vitesse pour les véhicules de ces catégories mis en circulation entre le 1er janvier 1988 et le 31 décembre 1993. L'arrêté du 25 février 2005 a élargi l'obligation aux véhicules des catégories N₂, M₂ et M₃ ayant un poids autorisé en charge inférieur à 10 tonnes ainsi qu'une opération de rétrofit pour les véhicules de ces catégories mis en circulation entre le 1er octobre 2001 et le 1er janvier 2005.

Tous ces arrêtés renvoient à la Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur. Cette directive fixe en particulier la vitesse à laquelle les dispositifs limiteurs de vitesse doivent être réglés. Cette directive est ensuite transposée en droit national par l'article R317-6-1 du Code de la route. En particulier, pour tous les autobus et autocars de catégorie M2 et M3, cette vitesse doit être réglée à 100 km/h.

Par ailleurs, l'article R413-10 du Code de la route fixe la limite de vitesse en circulation à 70 km/h pour les autobus et les autocars avec passagers debout.

Il pourrait être envisageable de modifier la Directive 92/6/CEE pour fixer la limite du dispositif limiteur de vitesse des autobus appartenant aux classes I et A à 70 km/h.

Mes services ont donc pris acte de la recommandation du BEA-TT concernant la limitation à 70 km/h de la vitesse maximale des autobus destinés à transporter des personnes debout, et prépareront une proposition de modification de la Directive 92/6/CEE pour abaisser à 70 km/h la valeur de vitesse limite des dispositifs limiteurs de vitesse des véhicules de catégorie M₂ et M₃ appartenant aux classes I et A.

Notons qu'il existe par ailleurs en France des autocars avec des places debout, appartenant à la classe II.

► Recommandation R2 à destination de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et à la délégation à la sécurité routière (DSR) : Pour les futurs autobus neufs amenés à circuler avec des personnes debout, rendre obligatoire dès que possible l'équipement d'une ceinture de sécurité du poste de conduite.

Les prescriptions en matière d'équipement en ceintures de sécurité des véhicules neufs sont régies par les règlements ONU n° 16 et 173. Actuellement, ces règlements n'exigent pas pour les autobus de classe I, II et A d'être équipés de ceintures de sécurité, y compris à la place du conducteur. La plupart des constructeurs d'autobus proposent actuellement une ceinture de sécurité au siège du conducteur en tant qu'option.

Mes services ont donc pris acte de la recommandation du BEA-TT et proposeront une modification des règlements ONU n° 16 et 173 afin de rendre obligatoire, pour

les véhicules de catégories M₂ et M₃ appartenant aux classes I, II et A, l'équipement d'une ceinture de sécurité au siège du conducteur.

Il est entendu que les Parties contractantes appliquant ces règlements de l'ONU légiféreront ensuite au niveau national pour rendre obligatoire ou non le port de cette ceinture en agglomération et hors agglomération.

► **Recommandation R3 à destination de la délégation à la sécurité routière (DSR) et à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) : Dans les autobus circulant hors agglomération, prévoir de rendre obligatoire une signalisation, un marquage dissuasif ou/et un dispositif physique permettant d'empêcher le stationnement de personnes debout à l'avant du plan passant par le milieu de l'assise du siège conducteur et perpendiculaire au plancher et à l'axe longitudinal du véhicule.**

Le règlement ONU n° 107 sur l'aménagement intérieur des autobus et des autocars considère déjà que la surface disponible pour les voyageurs debout exclut, comme décrit dans le paragraphe 7.2.2.2.4, la surface s'étendant en avant d'un plan vertical transversal passant par le centre de la surface du coussin du siège du conducteur (dans sa position la plus reculée).

Par ailleurs, la mise en place d'un dispositif physique (telle qu'une barrière) dans les allées des véhicules appartenant aux classes I, II et A est déjà rendue possible par le règlement ONU n° 107, comme décrit dans le paragraphe 7.7.5.1, dans la mesure où ce dispositif ne gêne pas l'évacuation du véhicule. Ce type de dispositif physique sera étudié en priorité par mes services, en raison de son encadrement réglementaire existant et de son efficacité accrue par rapport à une signalisation ou à un marquage.

Mes services proposeront donc une mise à jour de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, afin de rendre obligatoire pour les autobus circulant hors agglomération d'être équipés d'une signalisation, d'un marquage dissuasif et/ou d'un dispositif physique tel que prévu par le règlement ONU n° 107 dissuadant la station debout dans la surface définie au paragraphe 7.2.2.2.4 du règlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes meilleures salutations.

L'adjoint à la directrice générale de l'énergie et du climat

Hervé VANLAER