

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Créé: Sept 22, 2022

Revisé: 12 Sept., 2024

Révisé : 1er mai 2025

Table des matières

Historique	1
Déterminer l'applicabilité	2
Dispositions (Méthodes) pour les issues de secours	2
Procédure d'inspection de l'IVCP - Première méthode (voir l'annexe A)	3
Procédure d'inspection de l'IVCP - Méthode deux, options A et B – États-Unis Seulement.....	4
Exigences fonctionnelles pour toutes les méthodes (États-Unis et Canada)	6
Fonctionnement.....	6
Mécanisme de marquage des issues de secours.....	6
Ouverture des issues de secours.....	8
Accès non obstrué	8
Identification et marquage des issues de secours	9
Déterminer si toutes les issues de secours requises	9
Mode d'emploi	10
Étiquettes de poignée de déverrouillage	11
Marquages lisibles.....	11
Marquages utilisés en plus de ceux requis	11
Mauvaise utilisation des marquages supplémentaires	12
Lignes directrices	13
Annexe A – Feuille de calcul de la première méthode	14

Résumé

Le présent bulletin d'inspection fournit des directives sur l'inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers.

Historique

Tous les fabricants de véhicules commerciaux motorisés transportant des passagers sont tenus de se conformer à la Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) pour l'évacuation d'urgence aux États-Unis et aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (CMVSS) au Canada. Ces exigences réduisent au minimum la probabilité que les occupants soient éjectés du véhicule de transport de passagers et fournissent un moyen d'évacuation d'urgence facilement accessible. La Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) a incorporé la norme FMVSS 217 de la NHTSA dans la partie 393 du Règlement fédéral sur la sécurité des transporteurs routiers (FMCSR), pièces et accessoires nécessaires à une exploitation sécuritaire. En outre, le Canada intègre les NSVAC 217 à ses exigences fédérales, provinciales et territoriales.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

La NHTSA et Transports Canada permettent aux fabricants de concevoir et de fournir des sorties à la discrétion du fabricant, à condition qu'elles respectent les normes de rendement minimales de la FMVSS/CMVSS applicables. Les inspections des véhicules de transport de passagers portant l'étiquette de certification FMVSS/CMVSS du fabricant d'origine ne nécessitent pas toujours des mesures et des calculs détaillés pour chaque inspection. Cependant, de nombreux véhicules de transport de passagers subissent une modification par des fabricants ou des modificateurs, pour donner suite à la fabrication originale et de telles personnalisations peuvent bloquer ou rendre inopérantes les fenêtres, les issues de toit et les issues de secours requises. Dans ces situations, il faut être compétent dans le calcul de l'espace de sortie, déterminer la taille et l'emplacement des issues de secours.

Déterminer l'applicabilité

États-Unis

Les exigences relatives aux issues de secours ne s'appliquent qu'à un véhicule motorisé commercial de transport de passagers faisant l'objet d'un commerce inter-état qui répond à la définition d'un autobus dans la norme FMVSS 571.3.

« Autobus » s'entend d'un véhicule à moteur, à l'exception d'une remorque, conçu pour transporter plus de 10 personnes. Par conséquent, s'il y a moins de 11 places assises désignées, y compris le conducteur, les exigences en matière d'évacuation ne s'appliquent pas aux passagers transportés à bord de ce véhicule automobile commercial.

La norme de sécurité originale numéro 217, Sortie de secours d'autobus et entretien des fenêtres, est entrée en vigueur le 1er septembre 1973 et a été mise à niveau à la norme actuelle le 1er septembre 1994. Par conséquent, ce processus d'inspection ne s'applique qu'aux véhicules fabriqués après le 1er septembre 1994, comme il est mentionné à l'alinéa 393.62a).

Canada

Les exigences relatives aux issues de secours ne s'appliquent qu'à un autobus qui répond à la définition d'un véhicule commercial de la norme 11B du CCS.

« Autobus » Véhicule conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers d'une capacité désignée de plus de 10 places assises, y compris le conducteur, à l'exclusion de l'exploitation pour usage personnel.

Les normes applicables décrites dans la norme du CCS sont citées en référence au paragraphe 2(1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (RSSM). La norme 217 décrit les normes relatives aux issues de secours au Canada. La norme de sécurité numéro 217 originale, Maintien, dégagement et issues de secours des fenêtres d'autobus, est entrée en vigueur en 1978.

Dispositions (Méthodes) pour les issues de secours

États-Unis

Les autobus dans le commerce inter-états fabriqués après le 1er septembre 1994 doivent être conformes à la norme FMVSS S5.2.2, Passenger Carrier Vehicle Inspection (PCVI) Method One, ou à la FMVSS S5.2.3, PCVI Méthode 2 (option A ou B) lors du calcul des issues de secours. La configuration originale de l'autobus, même s'il a été fabriqué comme autobus scolaire, n'est pas pertinente (voir le tableau pcvi - Détermination de l'évacuation d'urgence par type de véhicule).

Les autobus dont le poids brut du véhicule (PNBV) est inférieur à 10 001 lb. (4 536 kg) peuvent satisfaire à l'exigence d'ouverture non obstruée en fournissant des sorties (fenêtres ou portes) qui s'ouvrent manuellement (sans télécommande ni alimentation centrale).

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Canada

Les autobus fabriqués après le 1er septembre 1994 doivent être conformes aux articles 217(3)-(8) actuels des NSVAC. La configuration originale de l'autobus, même s'il a été fabriqué comme autobus scolaire, n'est pas pertinente (voir l'annexe).

Les autobus dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 001 lb) peuvent satisfaire à l'exigence d'ouverture non obstruée en fournissant des sorties (fenêtres ou portes) qui s'ouvrent manuellement (sans télécommande ni alimentation centrale).

Remarque : Avant de citer un transporteur routier pour ne pas avoir l'espace de sortie requis, assurez-vous que le véhicule de transport de passagers **n'est pas conforme à toutes les** méthodes minimales d'inspection des issues de secours.

Procédure d'inspection de l'IVCP - Première méthode (voir l'annexe A)

Identifier la capacité d'accueil. Pour ce faire, on localise l'étiquette de certification FMVSS/CMVSS. Bien que le nombre de places assises désignées (DSP) ne soit pas tenu d'être indiqué sur l'étiquette de certification, la plupart des fabricants le font, car ils sont tenus d'utiliser le DSP pour calculer le PNBV du véhicule. Dans le cas où la capacité d'accueil du véhicule n'est pas marquée, un décompte visuel de toutes les places assises, y compris le siège du conducteur, les strapontins et les sièges rabattables

1. Identifier toutes les ouvertures d'issue de secours à l'avant, sur les côtés, à l'arrière et sur le dessus (toit) du véhicule de transport de passagers et mesurer la taille de chaque ouverture de sortie. Déterminer la conformité à l'espace d'issue de secours minimal requis.

- a. Calculer l'espace de sortie collectif (quantité totale de) requis pour la capacité d'accueil.
- b. Calculer 40 % de l'espace de sortie minimal requis pour chaque côté.
- c. Calculer l'espace de sortie prévu sur le véhicule de transport de passagers en entrant les mesures de chaque issue de secours dans la feuille de travail de l'espace de sortie d'autobus pcvi.

2. Une fois l'espace de sortie requis déterminé, inspecter les issues de secours pour déterminer les éléments suivants :

Emplacement, taille et fonctionnement

- a. **Espace nécessaire pour les issues de secours.** Le véhicule de transport de passagers doit respecter l'espace de sortie de secours collectif requis (393.62a) -(571.217, S5.2.2.1) ou 393.62(a)-(571.217, S5.2.2.3) pour les véhicules de moins de 10 001 lb (4 536 kg)). Le non-respect de l'espace de sortie minimal à l'aide d'une méthode quelconque entraînera une condition de mise hors service pour les « issues de secours requises manquantes ».

Remarque: Les autobus dont le PNBV est inférieur à 10 001 lb (4 536 kg) peuvent satisfaire à l'exigence d'ouverture libre en fournissant des sorties (fenêtres ou portes) qui s'ouvrent manuellement (sans télécommande ni alimentation centrale).

- b. **Espace d'issue de secours latéral.** Au moins 40 % de l'espace de sortie collectif doit être prévu de chaque côté du véhicule utilitaire (393.62a) à (571.217, S5.2.2.1) ou 393.62a) à (571.217, S5.2.2.3) pour les véhicules de moins de 10 001 lb)). Le non-respect de l'espace de sortie minimal à l'aide d'une méthode quelconque entraînera une condition de mise hors service pour les « issues de secours requises manquantes ».

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

- c. **Issue de secours arrière.** En plus des issues latérales, au moins une issue de secours arrière est requise dans les autobus dont le PNBV est supérieur à 10 000 lb (4 536 kg). Lorsque la configuration de l'autobus ne peut pas fournir une sortie arrière accessible, une trappe de toit dans la moitié arrière du véhicule est nécessaire. Lorsqu'une porte de sortie arrière est bloquée par des modifications intérieures, il n'y a pas d'infraction si une issue de toit a été installée dans la moitié arrière du véhicule au lieu de la porte arrière. S'il n'y a pas de porte de sortie arrière ou d'issue de toit à l'arrière, le fait de ne pas respecter l'espace de sortie minimal au moyen d'une méthode quelconque entraînera une condition de mise hors service pour « sortie de secours requise manquante » (393.62a) à (571.217, S5.2.2.2)).

Procédure d'inspection de l'IVCP - Méthode deux, options A et B – États-Unis Seulement

Applicabilité aux États-Unis. Les procédures d'inspection énumérées pour la conformité à la méthode DEUX de l'IVCP sont destinées à être utilisées sur les véhicules de transport de passagers (11 DSP ou plus) opérant dans le commerce inter-état qui ont été certifiés par le fabricant en vertu de la méthode deux, option A ou option B. Cela comprend les autobus scolaires exploités par des entrepreneurs dans le commerce inter-états - en dehors de l'exploitation des autobus scolaires (de la maison à l'école ou de l'école à la maison), mais ne sont pas destinés aux autobus scolaires, appartenant au gouvernement, conduits par des employés du gouvernement.

L'inspection des composantes propres à l'exploitation des autobus scolaires n'est pas requise dans les autobus autres que les autobus scolaires certifiés selon la méthode deux et n'est pas abordée dans ce processus d'inspection (p. ex. dispositifs d'ouverture de porte positifs, ouverture intérieure et extérieure, système de démarrage du moteur inopérant si une issue de secours est verrouillée, etc.) Toutefois, toutes les exigences de marquage s'appliquent à tous les véhicules de transport de passagers de plus de 10 000 lb (4 536 kg) certifiés selon la méthode deux, l'option A ou l'option B.

1. **Identifier la capacité d'accueil.** La procédure de détermination de la capacité d'accueil est la même que celle décrite dans la première méthode. Repérez l'étiquette de certification FMVSS/CMVSS. Si le nombre de DSP n'est pas indiqué sur l'étiquette de certification, un décompte visuel de toutes les places assises, y compris le siège du conducteur et les sièges rabattables ou sauteurs, est admissible. Lorsqu'un autobus scolaire restant dans la conception originale fabriquée est retiré de l'exploitation des autobus scolaires et placé dans le commerce inter-état transportant des adultes, la capacité d'accueil de l'élève du fabricant de trois occupants par banquette sera réduite à deux places assises par banquette.

If the vehicle interior has been modified, the seating capacity may not be accurate with what was marked on the original FMVSS/CMVSS certification label. A vehicle modifier may place an additional certification label on the vehicle. However, this very rarely happens when a motor carrier modifies their own vehicles.

2. **Identifier toutes les ouvertures d'issue de secours à l'avant, sur les côtés, à l'arrière et sur le dessus (toit) de l'autobus.**
3. **Déterminer si l'autobus est conforme à l'option A ou à l'option B des dispositions minimales relatives aux issues de secours.**

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Option A - Une porte de secours arrière et les issues supplémentaires, le cas échéant, spécifiées dans le tableau 1 ci-dessous:

NOMBRE DE PLACES ASSISES	TABLEAU 1 - SORTIES SUPPLÉMENTAIRES REQUISES
1 à 45 ans	Aucune
46 à 62 ans	1 porte de sortie du côté gauche ou 2 fenêtres de sortie
63 à 70 ans	1 porte de sortie du côté gauche ou 2 fenêtres de sortie; 1 sortie de toit
71 et CI-DESSUS	1 porte de sortie du côté gauche ou 2 fenêtres de sortie, 1 sortie de toit; toute combinaison de portes, de toits ou de fenêtres de telle sorte que le crédit de capacité totale précisé au tableau 3 pour ces sorties, plus 70, soit supérieur à la capacité d'accueil de l'autobus



Un autobus commercial certifiant selon l'option A de la méthode deux de l'IVCP



Cet autobus scolaire converti ne répond plus à la méthode deux, option A en raison du retrait de la porte de sortie arrière. Une trappe de toit a été ajoutée pour se conformer à la première méthode

Option B - Une porte de secours latérale gauche et une fenêtre de secours arrière et les sorties de secours additionnelles requises au tableau 2 ci-dessous:

Nombre de places assises	TABLEAU 2 – sorties additionnelles requises
1 - 57	Aucune
58 - 74	1 porte de sortie côté droit 2 sorties de fenêtres
75 - 82	1 porte de sortie du côté droit ou 2 sorties de fenêtres et 1 issue de toit
83 et CI-DESSUS	1 porte de sortie du côté droit ou 2 fenêtres de sortie, 1 issue de toit et toute combinaison de portes, fenêtres et issues de toit ayant une capacité totale excédant la capacité d'accueil de l'autobus



Un autobus commercial certifiant selon l'option B de la méthode deux de l'IVCP.



Le transport des adultes réduira la capacité d'accueil des places du fabricant de trois à deux par surface assise. Cet autobus n'a pas besoin d'une issue de toit si la capacité d'accueil est inférieure à 63 pour l'option A ou inférieure à 75 pour l'option B.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Si l'autobus ne fournit pas l'espace d'urgence requis, comme l'exige l'option A ou l'option B de la deuxième méthode de l'IVCP, une condition de mise hors service est présente. Citez 393.62(a)-(571.217 S5.2.1) pour ne pas satisfaire aux exigences de la méthode un et de la méthode deux.

Lorsque l'autobus est inspecté à l'aide de la deuxième option A de la méthode DEUX du PCVI, la porte de sortie de secours arrière doit être articulée du côté droit, au besoin. Si les charnières de la porte sont situées sur le côté gauche, mais que la porte de secours est autrement opérationnelle, une infraction est présente. 393.62a) à (571.217 S5.2.3.1a))

Lorsque l'autobus est inspecté à l'aide de l'option B de la deuxième méthode de l'IVCP, la porte d'issue de secours du côté gauche doit être articulée du côté avant, au besoin. Si les charnières de la porte sont situées à l'arrière, mais que la porte de secours est par ailleurs opérationnelle, une infraction est présente. 393.62a) à (571.217 S5.2.3.2a))

4. Déterminer la conformité à l'emplacement, à la taille, au fonctionnement, ainsi qu'à l'identification et au marquage des issues de secours.

- a. Les exigences de taille pour les sorties d'autobus scolaires utilisent la même définition de dimension de passage requise utilisée pour les autobus autres que les autobus scolaires. Toutes les issues de secours dans les autobus utilisés dans le transport inter-états dans les exploitations d'autobus non scolaires certifiés en vertu de la méthode deux doivent être inspectées de la même manière que celle indiquée dans les exigences fonctionnelles ci-dessous.
- b. Les exigences en matière de marquage énumérées dans la FMVSS/CMVSS pour les autobus scolaires s'adressent spécifiquement aux autobus scolaires dans les exploitations d'autobus scolaires, mais ces exigences sont similaires et répondront aux exigences énoncées dans la procédure d'inspection, l'identification des issues de secours et l'étiquetage.

Exigences fonctionnelles pour toutes les méthodes (États-Unis et Canada)

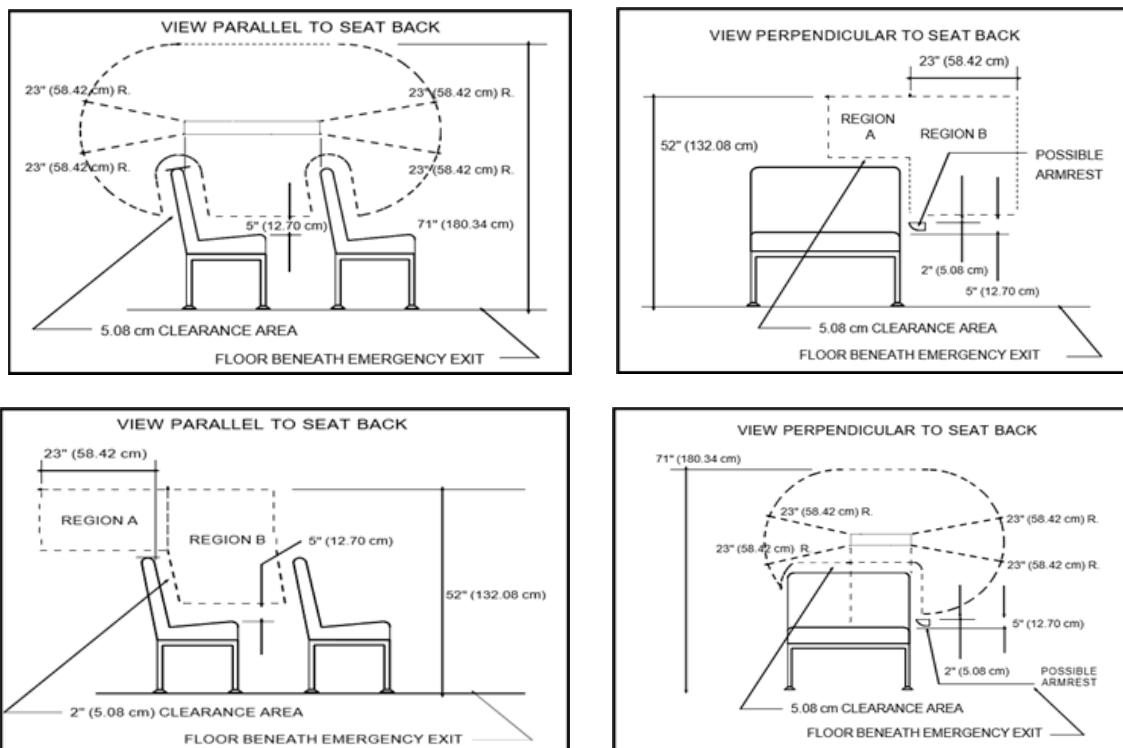
1. **Fonctionnement** - Les issues de secours doivent s'ouvrir et se fermer comme prévu (les inspecteurs ne sont pas autorisés à ouvrir les issues de secours, le conducteur doit actionner chaque issue de secours). L'objectif de la norme FMVSS/CMVSS 217 est de réduire au minimum la probabilité que les occupants soient éjectés de l'autobus et de fournir un moyen d'évacuation d'urgence facilement accessible. Par conséquent, lors de l'inspection de l'opération de sortie, assurez-vous qu'elle :
 - S'ouvre pour permettre le passage en rencontrant l'espace de sortie requis, et
 - Ferme en toute sécurité

Une issue de secours ne peut pas être ouverte à l'aide d'un outil ou d'une télécommande. (393.62(a)-(571.217 S5.3.2)). Il en résulterait une condition de mise hors service pour « sortie de secours obligatoire/marquée inopérante ».

Pour les véhicules de moins de 10 000 lb (4 536 kg), les issues de secours doivent fonctionner manuellement sans télécommande ni système d'alimentation central du véhicule automobile commercial. (393.62(a)-(571.217 S5.2.2.3(a)). Il en résulterait une condition de mise hors service ou « sortie de secours requise/marquée inopérante ».

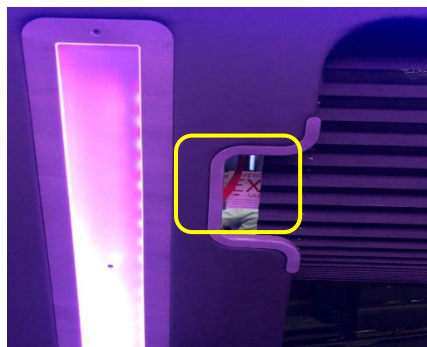
2. **Mécanisme de marquage des issues de secours.** Chaque issue de secours doit être libérée en actionnant un ou deux mécanismes manuels situés au-dessus du siège ou de l'accoudoir situé dans cet espace de sortie. Les zones sont décrites dans les diagrammes de la page suivante.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers



Les autobus font souvent l'objet d'une restauration intérieure en raison de l'âge et de l'utilisation du véhicule ou pour des personnalisations afin de répondre aux besoins d'une clientèle spécifique ou de services spécialisés. Au cours des modifications, des sièges peuvent être remplacés, des panneaux de beauté, des traitements de fenêtre ou d'autres personnalisations ajoutées, ce qui entrave l'accès à la construction d'origine du fabricant de la sortie de secours.

Si le modificateur ne parvient pas à remanier l'issue de secours pour déplacer le ou les mécanismes de largage vers la ou les régions spécifiées et que la sortie ne peut pas être ouverte pendant le processus d'inspection, sans l'utilisation d'un outil, le mécanisme est considéré comme bloqué, et une violation et une condition de mise hors service sont présentes pour « l'issue de secours obligatoire / marquée obstruée ». Si la sortie est opérationnelle mais que la poignée de déverrouillage n'est pas située dans la zone requise, une violation est présente. (393.62(a)-(571.217 S5.3.1))



Panneau personnalisé coupé pour permettre l'accès au mécanisme de déverrouillage.



Panneau personnalisé et dossier de siège bloquant le mécanisme de déverrouillage rendant la sortie inopérante.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

- 3. Ouverture des issues de secours.** Chaque issue de secours doit permettre l'ouverture manuelle par un seul occupant. Une fois le mécanisme de déverrouillage actionné, l'ouverture doit permettre le passage dégagé d'un ellipsoïde de 19,7 X 13 pouces (50 cm X 33 cm) (forme géométrique similaire à un ballon de football). Lors de la restauration ou de la personnalisation intérieure, les sièges ou d'autres éléments peuvent être positionnés différemment. Cela peut bloquer l'accès à toute la zone de l'issue de secours et réduire la taille de l'ouverture en dessous de la dimension minimale requise. (393.62a) à (S5.4.1)). Il en résulterait une condition de mise hors service pour « issue de secours obligatoire/marquée obstruée ».

REMARQUE: Une infraction **n'est PAS** présente si la dimension ellipsoïde requise peut passer par la sortie.



Moniteur de télévision et siège arrière haut divisant l'espace de sortie de secours tout en permettant le passage à travers la sortie.



Un seul côté de la double porte s'ouvre lorsque la libération est activée. L'ouverture d'une porte permet un passage adéquat de l'ellipsoïde à travers la sortie.

- 4. Accès non obstrué.** Si une adaptation intérieure ou un autre obstacle nuit à l'accès à l'issue de secours marquée et/ou requise, une condition de mise hors service est présente pour « issue de secours obstruée requise/marquée » (393.62a) -(571.217 S5.2.2.1)). Pour les autobus de moins de 10 001 lb. (4 536 kg) - 393.62(a)-(571.217 S5.2.2.3).

REMARQUE : Si la personnalisation ou l'obstruction ne réduit pas l'espace de sortie de secours total requis, ou ne réduit pas la dimension de sortie minimale, une infraction n'est pas présente.



Sortie actionnée en poussant vers le bas et en soulevant la fenêtre hors de la voie. Téléviseurs et panneaux installés pour permettre l'accès et le retrait comme prévu.

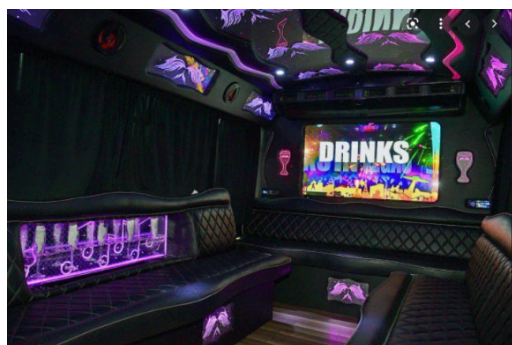


L'installation de téléviseurs et les panneaux ne parviennent pas à laisser l'accès aux poignées ou à suffisamment d'espace pour que la fenêtre sorte de son cadre. Cette sortie ne s'ouvrira pas.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

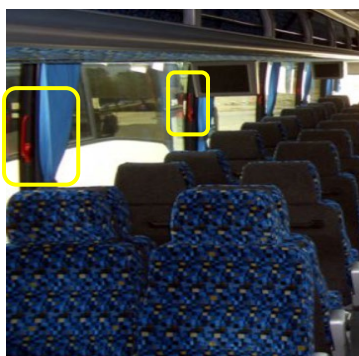


Sortie obstruée par des volets en bois.



Porte arrière bloquée par un grand téléviseur et des sièges périphériques. Aucune issue de toit n'a été installée pour se conformer à l'exigence de sortie arrière.

REMARQUE : Pare-soleil - De nombreux autocars et autres véhicules de transport de passagers sont équipés de pare-soleil ou de rideaux pour le confort des passagers. Dans la plupart des cas, ceci n'entravera pas l'accès à la sortie ou le fonctionnement de la poignée de sortie. Une infraction **n'est PAS** présente si le pare-soleil ou le rideau peut être déplacé hors de la voie en cas d'urgence.



Rideau pour passager, fabriqué en tissu



Store en tissu pour passager



Marquage d'urgence sur le rouleau du pare-soleil barre

NOTE: Porte d'issue de secours arrière - Dans le cas d'une porte d'issue de secours arrière, un dossier de siège ou un autre élément intérieur à l'avant de l'espace de sortie ne rend pas nécessairement l'issue inutilisable. Lorsque la porte arrière est ouverte, si l'espace derrière le dossier ou un composant intérieur est suffisamment grand pour accueillir une forme rectangulaire de 45 pouces (1145 mm) de haut, 24 pouces (610 mm) de largeur et 12 pouces (305 mm) de profondeur, il n'y a pas d'obstruction à la sortie ou de réduction de la surface attribuée à la porte de secours arrière. De plus, l'espace entre le haut du siège (ou une autre surface) et le toit doit respecter le passage libre d'un ellipsoïde de 19,7 x 13 pouces (50 cm x 33 cm). Cette allocation est prise en compte, en raison du fait que les gens se déplaceront le long d'une surface intérieure autre que le plancher si le véhicule est sur le côté ou sur le toit à la suite d'un accident.



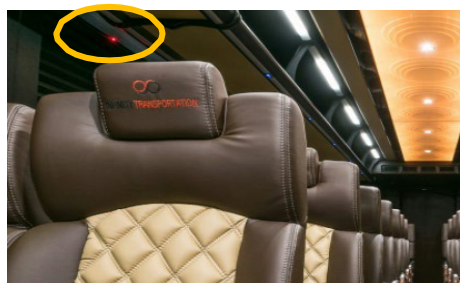
2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Identification et marquage des issues de secours (*Ne s'applique pas aux fenêtres et aux portes des autobus dont le PNBV est de 10 000 lb/4,536 kg ou moins*)

a. Déterminer si toutes les issues de secours requises (*telles que déterminées par le calcul ou la formule des issues de secours*) doivent être désignées « Porte de secours » ou « Issue de secours », selon le cas. Pendant le transport, il est courant que les passagers frottent l'étiquette d'urgence ou d'autres marques requises jusqu'à ce qu'ils soient partiellement manquants ou complètement décollés. Les transporteurs routiers doivent remplacer les marquages au besoin. Si une vignette requise est complètement manquante ou complètement obstruée, il existe une condition de mise hors service pour « issue de secours requise n'est pas correctement marquée ». Si seule une partie du marquage requis est manquante, une infraction est présente (393.62(e)-(571.217 S5.5.1)).

REMARQUE: Un marquage de sortie obligatoire qui n'est pas installé de façon visible/lisible à partir de la position debout spécifiée (par exemple, en raison du compartiment à bagages supérieur) est une infraction, car il peut encore être vu à partir des deux autres positions spécifiées (assises)(voir 5.d. positions spécifiées de référence) (393.62(e)-(571.217 S5.5.2)).

Certains fabricants secondaires de limousines et d'autocars personnalisés installent des feux rouges au-dessus des fenêtres d'issue de secours au lieu du marquage requis. Cela peut être fait en plus du marquage requis, mais ne répond pas aux exigences de marquage de la FMVSS/CMVSS 217.



Portes d'entrée avant (service) : De nombreuses portes d'entrée avant (service) de véhicules de transport de passagers sont verrouillées par un système interne plutôt que par des poignées de porte manuelles. En cas d'un dysfonctionnement du système électrique ou d'un circuit de porte inopérant, un interrupteur est fourni à l'intérieur et/ou à l'extérieur pour sortir de l'autobus. Ces interrupteurs peuvent porter la mention « Dégagement ou issue de secours » avec des instructions indiquant une direction pour tourner le bouton pour libérer la porte. Même si l'interrupteur est fourni comme un système d'urgence, la porte d'entrée n'est pas nécessairement une sortie requise et n'est donc pas marquée comme une porte de secours ou une issue de secours.

Les fabricants ont la liberté de fournir le type, la taille et l'emplacement des sorties d'urgence comme ils le jugent approprié. Toutefois, les sorties doivent être conformes à la norme FMVSS/CMVSS 217. Si l'espace de sortie fourni par d'autres issues de secours marquées rencontre l'espace collectif requis, y compris le 40% le chacun côté, la porte d'entrée ne sera pas une sortie « obligatoire » et ne sera donc pas assujettie au marquage. Si l'espace de sortie requis **N'EST PAS** fourni par des issues de secours opérationnelles marquées, soit pour l'espace collectif ou pour le 40% d'espace requis du côté droit, la porte d'entrée sera alors obligatoire et s'il manque une étiquette, le véhicule sera déclaré hors service pour « sortie de secours requise non identifiée ».

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers



Par l'intermédiaire de libération valve à l'intérieur a autocar à la porte d'entrée.



Soupape de déverrouillage de porte extérieure, située à la porte d'entrée d'une limousine personnalisée.

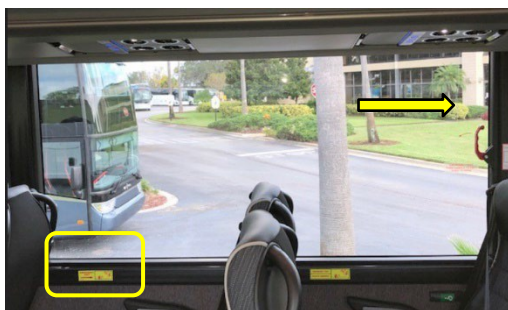
b. Mode d'emploi. Des instructions d'utilisation concises décrivant les mouvements nécessaires pour déverrouiller et ouvrir l'issue de secours doivent être situées à moins de 6 pouces (150 mm) du mécanisme. Si les instructions sont endommagées mais transmettent toujours le message ou ne sont pas à la distance requise, une infraction est présente. Si les instructions sont endommagées au point qu'elles ne transmettent plus le message ou qu'elles sont complètement manquantes, il existe une condition de mise hors service pour « issue de secours requise qui n'est pas correctement marquée ». (393.62e) -(571.217 S5.5.1))

Exemples: (1) Soulever pour déverrouiller, Pousser pour ouvrir, (2) Tourner la poignée, Pousser vers l'extérieur pour ouvrir

c. Étiquettes de poignée de déverrouillage. Les autobus peuvent être fabriqués avec plus d'une rangée de sièges dans la zone de l'espace d'issue de secours. Déterminez si un mécanisme de déverrouillage des issues de secours est situé dans l'espace réservé aux occupants de chaque siège à l'intérieur de la zone de sortie. S'il n'y a pas de mécanisme de déverrouillage, une étiquette doit être placée dans l'espace réservé aux occupants pour indiquer l'emplacement du mécanisme de déverrouillage le plus proche pour cette sortie. Si le marquage est manquant, une infraction est présente. (393.62e) -(571.217 S5.5.1))



Exemple : « Instructions d'issue de secours situées à côté du siège à l'avant de cette sortie »



Deux rangées de sièges occupant l'espace de sortie. Il n'y a qu'un seul mécanisme de déverrouillage pour ouvrir la sortie située dans l'espace à droite. Le marquage indiquant l'emplacement du mécanisme de déverrouillage a été placé à gauche de l'espace de sortie du siège.



Deux rangées de sièges occupant l'espace de la sortie. Il n'y a qu'un seul mécanisme de déverrouillage pour ouvrir la sortie située dans l'espace à droite. Un marquage indiquant l'emplacement du mécanisme de déverrouillage est manquant à gauche de l'espace du siège.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

d. Marquages lisibles. Chaque marquage de sortie requis, doit, à tout le moins, être lisible (susceptible d'être lue ou déchiffrée) lorsque la seule source de lumière est l'éclairage nocturne normal provenant de tous les endroits spécifiés près de l'issue de secours. Ces emplacements sont les suivants :

- Le(s) siège(s) adjacent(s) à (à l'intérieur de) l'espace d'issue de secours
- Un siège à côté du siège adjacent à la sortie
- Debout dans l'allée à côté de ces sièges, même lorsqu'ils sont occupés

Si la sortie n'a pas de sièges dans l'espace de sortie, les marquages doivent satisfaire aux exigences de lisibilité pour les occupants debout dans l'allée la plus proche de l'issue de secours.

Si les marquages de sortie requis (5.a et 5.b) ne sont pas lisibles/visibles (à l'exclusion des obstacles) à partir des positions requises pendant l'éclairage nocturne normal, il existe une condition de mise hors service pour « issue de secours requise qui n'est pas correctement marquée ». (393.62(e)-(571.217 S5.5.2))

e. Marquages utilisés en plus de ceux requis. De nombreux fabricants ou transporteurs routiers apposent des étiquettes sûres : les fenêtres qui ne s'ouvrent pas et/ou les issues de secours pour indiquer l'emplacement de l'issue de secours la plus proche. Il ne s'agit pas d'une exigence de marquage dans le RMFC ou la FMVSS/CMVSS 217.

L'utilisation d'un marquage supplémentaire est considérée comme permise (il ne s'agit pas d'une infraction si l'étiquette est présente ou non). Ces étiquettes sont fournies à la discrétion du fabricant ou du transporteur routier et peuvent ne pas être présentes dans tous les autobus.



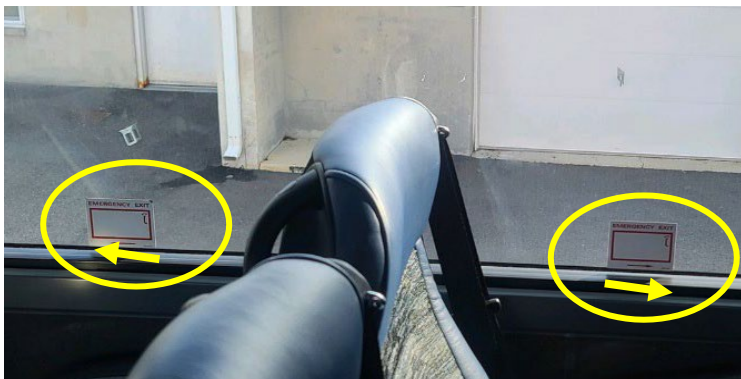
Le pictogramme et le texte indiquent clairement que cette fenêtre ne s'ouvre pas et n'est pas une issue de secours, ainsi que l'endroit où la sortie peut être trouvée.



Un pictogramme vert indiquant une sortie est situé à l'avant de l'espace de cet occupant.

f. Mauvaise utilisation des marquages supplémentaires. Si un fabricant ou un transporteur routier choisit de fournir un marquage supplémentaire (pour les fenêtres qui ne sont pas des sorties d'urgence ou ne pouvant s'ouvrir) pour indiquer l'emplacement de l'issue de secours la plus proche, le marquage doit différer de ceux utilisés pour identifier une issue de secours. L'utilisation de marquages apposées sur les fenêtres qui ne s'ouvrent pas ou qui ne sont pas des fenêtres de secours peut ne pas être identique à celle des marquages utilisés pour satisfaire aux exigences du FMCSRs/FMVSS/CMVSS. Si un marquage utilisé pour satisfaire aux exigences de l'article 393.62 est placé sur une fenêtre qui ne s'ouvre pas ou qui n'est pas une issue de secours, il existe une condition de mise hors service pour « sortie de secours marquée inopérante ». Ces marquages peuvent être interprétés à tort comme une sortie opérationnelle et confondre les passagers dans une situation d'urgence. (393.62a) -(571.217 S5.3-S5.4) – La fenêtre d'issue de secours latérale ne satisfait pas à la norme requise.)

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers



Ces marquages, placés sur une fenêtre qui ne s'ouvre pas, ne font pas clairement la différence entre une issue de secours réelle et l'endroit où on peut la trouver.



Cette même marque serait acceptable lorsqu'elle se trouve dans l'espace réservé aux occupants d'une fenêtre d'urgence munie d'un seul mécanisme de déverrouillage à droite.

Lignes directrices

Lorsque vous inspectez des véhicules de transport de passagers, suivez les directives d'inspection du présent bulletin et assurez-vous que toutes les exigences relatives aux issues de secours de la norme FMVSS/CMVSS 217 applicable sont conformes.

Assurez-vous que les issues répondent aux exigences de la première ou de la deuxième méthode de la FMVSS pour le nombre requis de sorties, les exigences minimales de marquage et les mécanismes de déverrouillage de appropriés (poignées, barre, etc.)

Le présent guide d'inspection ne vise pas à couvrir toutes les exigences du fabricant de véhicules et/ou de composantes. La conformité aux issues de secours d'un véhicule de transport de passagers est fondée sur l'inspection visuelle, et non sur l'application de procédures d'essai en laboratoire utilisées pour déterminer si un véhicule ou un article d'équipement de véhicule automobile en particulier satisfait aux exigences de rendement minimales de la FMVSS/CMVSS.

Pour les inspecteurs américains, si, au cours d'une inspection, une composante présente des performances douteuses (p. ex., une force excessive est nécessaire pour déverrouiller et ouvrir l'issue de secours), veuillez soumettre des renseignements détaillés à la Division de la sécurité des transporteurs commerciaux de passagers de la FMCSA à MCSEP@dot.gov pour une enquête plus approfondie.

2022-04 – Inspection des issues de secours des véhicules de transport de passagers

Annexe A

FICHE DE CALCUL

POUR DÉTERMINER SI LA SUPERFICIE DES ISSUES DE SECOURS DE L'AUTOBUS RÉPOND AUX EXIGENCES

I. CALCUL DE LA SUPERFICIE TOTALE EXIGÉE EN ISSUES DE SECOURS :

- A. Nombre de places assises désignées par le constructeur, y compris celle du conducteur _____
- B. Multiplié par 430 cm² par siège X 430 cm²
- C. Donne la superficie totale exigée en issues de secours = _____ cm²

II. CALCUL DE LA SUPERFICIE MINIMALE DE 40 P. 100 EXIGÉE DE CHAQUE CÔTÉ :

- A. Superficie totale exigée en issues de secours (ligne IC) = _____ cm²
- B. Multipliée par 40 p. 100 X 0,4
- C. Donne la superficie totale exigée en issues de chaque côté de l'autobus = _____ cm²

III. CALCUL DE LA SUPERFICIE RÉELLE DES ISSUES DE SECOURS DE L'AUTOBUS :

- A. CÔTÉ GAUCHE
- _____ portes x 3 450 cm² chacune _____ cm²
- + _____ fenêtres de sortie x " _____ (maximum 3 450) chacune _____ cm²
- Sous-total, côté gauche** = _____ cm²
- B. CÔTÉ DROIT
- Une porte d'accès à l'avant _____ 3 450 cm²
- + _____ fenêtres de sortie x " _____ (maximum 3 450) chacune _____ cm²
- Sous-total, côté droit** = _____ cm²
- C. SORTIES DE SECOURS À L'ARRIÈRE ET DANS LE TOIT
- Porte ou fenêtre de sortie à l'arrière (s'il y en a une, inscrire 3 450) _____ cm²
- + _____ trappes dans le toit x " _____ (maximum 3 450) chacune _____ cm²
- Sous-total, arrière et toit = _____ cm²
- D. SUPERFICIE TOTALE DES ISSUES DE SECOURS PRÉSENTES (somme des trois sous-totaux) = _____ cm²

La somme en IIID doit être égale ou supérieure à la ligne IC.

*Inscrire la dimension réelle de l'issue non obstruée lorsqu'elle est complètement ouverte. Le maximum est de 3 450 cm².

**Doit être égal ou supérieur à la ligne IIC.