

**ARRETE du 2 Juillet 1997,
définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation
des véhicules autres que les autocars et les autobus,
destinés à des usages de tourisme et de loisirs.**

(JO 17/08)

(modifié par l'arrêté du 15 avril 1998 - J.O. du 15.05.1998)
(modifié par l'arrêté du 27 décembre 1999 - J.O. du 07.03.2000)

Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 47, R. 51, R. 54-1, R. 105, R. 106 et R. 118 à R. 122 ;
Vu le décret 85-891, 16 Août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;
Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;
Vu l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes ;
Vu l'arrêté du 14 février 1986 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs,

Art. 1^{er}. - Les transports visés au c du 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 susvisé sont ceux qui sont exécutés au moyen d'un ensemble composé d'un véhicule tracteur et de remorques lorsqu'ils circulent sur le domaine routier public dans le cadre de l'animation touristique ou à l'occasion de manifestations à caractère commercial.

Un tel ensemble est dénommé « petit train routier ».

Les services de transport exécutés par les petits trains routiers sont assimilés à des circuits à la place au sens de l'article 32 du décret du 16 août 1985 susvisé.

Les dispositions de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé ne sont pas applicables aux petits trains routiers.

Art. 2. - Sous respect des règles techniques énumérées à l'annexe I qui donnent lieu à procès-verbal de réception par la DRIRE, les petits trains routiers font l'objet d'une visite initiale prévue au I de l'annexe II a du présent arrêté. Cette visite donne lieu à la délivrance d'un procès-verbal conforme au modèle prévu à l'annexe II b du présent arrêté.

Art. 3. - La circulation des petits trains routiers est limitée :

- pour les ensembles de catégorie I : aux itinéraires ne comportant aucune pente >5% ;
- pour les ensembles de catégorie II : aux itinéraires ne comportant aucune pente >10% ;
- pour les ensembles de catégorie III : aux itinéraires ne comportant aucune pente >15% ;
- pour les ensembles de catégorie IV : aux itinéraires ne comportant aucune pente >20%.

Les règles à appliquer pour calculer la pente maximale d'un itinéraire sont définies en annexe IV.

Art. 4. - Les petits trains routiers sont soumis à une visite technique obligatoire tous les ans. Les modalités de cette visite technique effectuée par un expert désigné par le préfet sont précisées au II de l'annexe II a du présent arrêté. Elle donne lieu à la délivrance d'un procès-verbal de visite technique.

Art. 5. - La circulation des petits trains routiers est soumise à autorisation établie conformément au modèle prévu en annexe III ci-après délivrée par le préfet sous respect des dispositions des articles 2 et 3 ci-dessus.

La modification de l'itinéraire autorisé ou de ses caractéristiques routières donne lieu à nouvel examen de l'autorisation précédemment délivrée.

Art. 6. - Le procès-verbal de la visite initiale, le procès-verbal de la dernière visite technique et l'autorisation de circulation doivent être à bord du petit train routier afin d'être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Art. 7. - Le laboratoire de l'Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC), autodrome de Linas-Monthéry, BP 212, 91311 Monthéry cedex, est agréé pour effectuer les essais prévus aux annexes I et II du présent arrêté.

Art. 8. - L'arrêté du 14 février 1986 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus destinés à des usages de tourisme et de loisirs est abrogé.

.../...

Art. 9. - Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à compter du 1^{er} mars 1998.

Toutefois, les dispositions des articles 2 et 3 ne s'appliquent aux petits trains routiers réceptionnés conformément aux dispositions de l'arrêté du 14 février 1986 susvisé qu'à compter du 1^{er} janvier 2000. A cette date, sauf réception complémentaire visant à s'assurer que les véhicules répondent aux prescriptions du présent arrêté en ce qui concerne le freinage et les dispositifs d'attelage, ces petits trains routiers sont considérés comme des ensembles de catégorie I et les autorisations de circulation qui leur ont été délivrées sont annulées lorsque l'itinéraire comporte une ou des pentes > 5%.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent et jusqu'au 01 Janvier 2005, les petits trains routiers réceptionnés conformément aux dispositions de l'arrêté du 14 Février 1986 susvisé peuvent être autorisés à circuler sur des itinéraires dont la pente maximale est supérieure à 5% sans excéder 10% lorsque leurs essais de freinage lors de la visite technique satisfont aux exigences du point 8 du paragraphe II de l'annexe II a du présent arrêté prévues pour les petits trains routiers de catégorie II, III et IV.(modifié par arrêté du 27.12.1999).

Art. 10. - Les préfets de départements sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté,.....

Fait à Paris, le 2 juillet 1997.

ANNEXE I

REGLES APPLICABLES AUX PETITS TRAINS ROUTIERS

Les petits trains routiers doivent répondre aux prescriptions suivantes:

I. - Dispositions générales

- I.1. Les véhicules sont réceptionnés et immatriculés:
 - I.1.1. Pour les véhicules automobiles, dans le genre « véhicule automoteur spécialisé » (VASP), carrosserie « divers » (NON SPEC);
 - I.1.2. Pour les véhicules remorqués, dans le genre « remorque spécialisée » (RESP), carrosserie « divers » (NON SPEC).
- I.2. La (les) catégorie(s) de petit train, pour laquelle (lesquelles) la réception de chaque véhicule est prononcée, est (sont) mentionnée(s) sur les procès-verbaux de réception en vue de la constitution des ensembles.
- I.3. La vitesse par construction du véhicule tracteur ne doit pas excéder 40 Km/h.
- I.4. Les dispositifs d'attelage installés sur les véhicules doivent être largement dimensionnés et solidement fixés. Ils doivent être conformes aux prescriptions techniques de la directive 94/20/CE. Ces dispositifs doivent être compatibles avec les masses remorquées et identiques sur chaque véhicule. Les attelages à boule sont autorisés pour les petits trains de catégories I, II et III dans la mesure où ils ont été homologués pour des remorques de 3 500 Kg.
- I.5. Les remorques constituant l'ensemble ne peuvent, en aucun cas, être à étage ; la hauteur maximale du plancher est limitée à 75 cm.
- I.6. La charge utile de chaque remorque doit permettre de transporter le nombre maximal de passagers prévu, la masse de chaque passager étant fixée de façon forfaitaire à 75 Kg.
- I.7. Les accès aux places assises des remorques doivent être pourvus de dispositifs facilement amovibles (*chaîne avec mousqueton, par exemple*) visant à délimiter l'espace réservé aux passagers vers l'extérieur.
- I.8. Toutes les remorques constituant un ensemble doivent être strictement identiques, cette prescription ne s'applique pas à l'aménagement des véhicules.
- I.9. Tous les occupants doivent être transportés assis. Aucun passager n'est admis sur le véhicule tracteur, à l'exception d'un accompagnateur éventuel. Le nombre de personnes transportées, y compris le conducteur et l'accompagnateur (s'il est prévu), est porté sur le procès-verbal de visite initiale.
- I.10. Les remorques à essieux centraux et les semi-remorques sont interdites dans la constitution des ensembles.
- I.11. La longueur et la largeur des petits trains routiers sont limitées respectivement à 18 et 2,5 mètres.
- I.12. Le nombre de remorques de l'ensemble constitué et le nombre de passagers sont limités à 3 remorques et 75 personnes.
- I.13. Chaque véhicule doit être équipé d'au moins un (1) feu de position et un (1) catadioptré par côté.
- I.14. Un feu spécial, conforme et installé conformément aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente, doit être installé, à l'avant et à l'arrière de l'ensemble constitué, dans l'axe longitudinal du véhicule-tracteur et de la dernière remorque tractée. Dans le cas où ce feu est amovible, chaque remorque doit être pourvue de l'équipement nécessaire pour le montage et le branchement aisé de celui-ci. Dans le cas contraire, chaque remorque doit être équipée de ce feu.
- I.15. Les vitrages des véhicules, lorsque ceux-ci en sont équipés, doivent répondre aux prescriptions de l'arrêté du 20 juin 1983 modifié. Toutefois, l'emploi de vitrages plastiques dans la construction des remorques est autorisé.
- I.16. Lorsque la carrosserie des remorques est de type « fermée » :

- I.16.1. Chaque véhicule doit être équipé d'une issue de secours au moins par face latérale ; il doit de plus en comporter une placée à la convenance soit sur la face avant, soit sur la face arrière, soit sur le pavillon ; les dimensions de ces issues doivent respecter les cotes minimales suivantes :
- hauteur : 1,20 mètre ;
 - largeur : 0,55 mètre ;
- I.16.2. Les matériaux employés dans l'aménagement intérieur des véhicules (tissus de sièges, habillages et rideaux) doivent répondre aux prescriptions concernant l'inflammabilité des matériaux utilisés dans la construction des véhicules de transport en commun de personnes et applicables aux autocars.
- I.17. Lorsque le véhicule tracteur est prévu pour transporter un accompagnateur, celui-ci doit disposer d'un siège répondant aux prescriptions techniques mentionnées dans la directive 76/763/CE.
- I.18. Les véhicules tracteurs doivent répondre aux prescriptions de la directive 74/347/CE relative au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles.

II. - Dispositions techniques

II.1. **Petits trains routiers de catégorie I :**

Les véhicules doivent répondre aux prescriptions techniques mentionnées dans les directives (1) :

(1) Pour les véhicules à moteur, les prescriptions techniques à prendre en considération dans le cas de l'application des directives 71/320/CE, 72/245/CE et 88/77/CE sont celles concernant les véhicules de catégorie N₂.

71/127 modifiée (rétroviseurs) ;
70/311 modifiée (dispositifs de direction) ;
76/432 modifiée ou 71/320 modifiée (freinage) ;
76/756 modifiée (installation éclairage et signalisation) ;
76/114 modifiée (plaques et inscriptions) ;
75/322 modifiée ou 72/245 (antiparasitage) ;
70/157 modifiée (niveau sonore) ;
70/220 modifiée (pollution moteurs à allumage commandé) ;
88/77 modifiée ou 77/537 modifiée (pollution moteurs à allumage par compression) ;
72/306 modifiée (fumées des moteurs diesel) ;
92/24 (installation et utilisation de limiteurs de vitesse),

et aux dispositions suivantes :

- II.2.1 Le dispositif de freinage sur les ensembles de véhicules doit être de type « continu » ou « semi-continu » (les dispositifs de freinage à inertie ainsi que les dispositifs de freinage indépendants sur les ensembles sont interdits). Dans le cas de dispositifs de freinage électriques sur les remorques, ceux-ci doivent répondre aux prescriptions de la directive 71/320/CE modifiée ;
- II.1.2. Les véhicules tracteurs doivent être équipés d'une commande unique de freinage de service. De plus, chaque circuit du dispositif principal doit piloter le dispositif de freinage de service de chaque remorque ;
- II.1.3. Les véhicules à moteur réceptionnés en vertu de la directive 71/320/CE modifiée ne peuvent être attelés qu'à des remorques réceptionnées en vertu de la même directive. De même, les véhicules à moteur réceptionnés en vertu de la directive 76/432/CE modifiée ne peuvent être attelés qu'à des remorques réceptionnées en vertu de l'arrêté du 18 août 1955 modifié. Dans ce cas, les prescriptions à prendre en considération sont celles applicables aux remorques agricoles de plus de 6 tonnes par ce texte réglementaire ;
- II.1.4. Les liaisons de freinage entre les véhicules, lorsque celles-ci sont hydrauliques ou pneumatiques, doivent répondre aux prescriptions de l'annexe VI de la directive 89/173/CE lorsque les véhicules remorqués sont réceptionnés en vertu de l'arrêté du 18 août 1955 modifié ;
- II.1.5. Chaque véhicule remorqué doit être équipé d'un dispositif de freinage automatique. Celui-ci doit permettre de freiner le ou les véhicules tractés lorsqu'ils sont séparés du convoi. S'il existe sur les remorques un dispositif permettant une mise hors fonction du dispositif de freinage automatique véhicule dételé, ce dispositif doit être conçu et réalisé de telle sorte qu'il revienne à la position repos au plus tard lorsque la remorque est à nouveau alimentée en énergie ;
- II.1.6. Toute chute de pression dans le circuit de freinage automatique doit être signalée par un dispositif d'alarme optique ou acoustique dès lors que la pression dans la réserve d'énergie descend au-dessous de 90 bars pour les dispositifs à transmission hydraulique ou au-dessous de 5 bars pour les systèmes pneumatiques. Afin de pouvoir vérifier ces prescriptions, les véhicules tracteurs doivent être équipés de prises de pression à cet effet.

II.2. Petits trains routiers de catégorie II :

Les véhicules doivent répondre aux prescriptions techniques mentionnées dans les directives (2) :
(2) Pour les véhicules à moteur, les prescriptions techniques à prendre en considération sont celles concernant les véhicules de catégorie N₂.

71/127 modifiée (rétroiseurs) ;
70/311 modifiée (dispositifs de direction) ;
71/320 modifiée (freinage) ;
76/756 modifiée (installation éclairage et signalisation) ;
76/114 modifiée (plaques et inscriptions) ;
74/245 (antiparasitage) ;
70/157 modifiée (niveau sonore) ;
70/220 modifiée (pollution moteurs à allumage commandé) ;
88/77 modifiée ou 77/537 modifiée (pollution moteurs à allumage par compression) ;
72/306 modifiée (fumées des moteurs diesel) ;
92/23 (pneumatiques) ;
92/24 (installation et utilisation de limiteurs de vitesse),

et aux dispositions suivantes :

II.2. Petits trains routiers de catégorie II :

- II.2.1 Le dispositif de freinage sur les ensembles de véhicules doit être de type « continu » ou « semi-continu » (les dispositifs de freinage à inertie sont interdits) ;
- II.2.2. Lorsque le véhicule tracteur est équipé d'un système de freinage à transmission hydraulique, sa réserve d'énergie ne doit pas être utilisée pour alimenter le système de freinage des véhicules remorqués ;
- II.2.3. Le véhicule tracteur doit satisfaire à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée, et ce à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 2 Km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 Km/h (à 5 Km/h près).

II.3. Petits trains routiers de catégorie III :

Les véhicules doivent répondre à l'ensemble des prescriptions prévues pour les petits trains de catégorie II et aux dispositions suivantes :

- II.3.1. La mise en action du frein de stationnement du véhicule tracteur doit entraîner la mise en action d'un dispositif de freinage de chaque remorque et doit permettre de maintenir à l'arrêt l'ensemble en toute circonstance ; de plus, en cas d'absence prolongée d'air (ou d'énergie), le dispositif de freinage de chaque remorque doit être assuré de façon purement mécanique ;
- II.3.2. Le véhicule tracteur doit satisfaire à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 3 Km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 Km/h (à 5 Km/h près) ;
- II.3.3. Le véhicule tracteur doit être capable de mettre en mouvement l'ensemble chargé à sa masse maximale sur une pente ascendante de 15 %, et ce cinq fois au cours d'une période de cinq minutes sans que les roues motrices se mettent à patiner. Cet essai doit être effectué sur chaussée à bon coefficient d'adhérence.

II.4. Petits trains routiers de catégorie IV :

Les véhicules doivent répondre à l'ensemble des prescriptions prévues pour les petits trains de catégorie III et aux dispositions suivantes :

- II.4.1. Le véhicule tracteur doit satisfaire à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 4 Km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 Km/h (à 5 Km/h près) ;
- II.4.2. Le véhicule tracteur doit être capable de mettre en mouvement l'ensemble chargé à sa masse maximale sur une pente ascendante de 20 %, et ce cinq fois au cours d'une période de cinq minutes sans que les roues motrices se mettent à patiner. Cet essai doit être effectué sur chaussée à bon coefficient d'adhérence.
- II.4.3. Les véhicules tracteurs doivent être équipés de façon permanente de deux essieux moteurs au moins (par liaison purement mécanique ou par dispositif reconnu comme étant équivalent, une transmission hydrostatique devant être considérée comme étant équivalente à une transmission mécanique).

ANNEXE IIa

VISITE TECHNIQUE INITIALE AVANT AUTORISATION ADMINISTRATIVE ET VISITE TECHNIQUE PERIODIQUE

I. - Visite technique initiale

- I.1. La constitution des petits trains donne lieu à visite initiale.
Cette visite, nécessaire à la délivrance de l'arrêté d'autorisation, a pour but de contrôler la compatibilité des divers véhicules formant l'ensemble, ainsi que les équipements nécessaires à la mise en circulation. Elle donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal conforme à l'annexe II b ci-après.
- I.2. Sur demande du D.D.E., des vérifications complémentaires peuvent être effectuées sur la totalité du parcours prévu, visant à s'assurer que l'inscription en courbe de l'ensemble reste correcte. Ces essais doivent être effectués par le laboratoire agréé et sont à la charge du propriétaire et/ou de l'exploitant.

II. - Visite technique

Les véhicules constituant les petits trains routiers doivent subir, avant toute mise en circulation puis tous les ans, une visite technique dans les conditions définies ci-après et par un expert désigné par le préfet.

0 - CONTROLES ADMINISTRATIFS

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
Carte grise Carnet d'entretien Plaque de constructeur Arrêté préfectoral d'autorisation	Concordance entre les véhicules présentés et les renseignements figurants sur ces documents	Examen visuel

1 - FREINAGE

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
	ENSEMBLES DE VEHICULES VEHICULES ARTICULES	
1.1. Frein de service	1.1.1 Etat mécanique Organe de commande, de transmission, alimentation des circuits, signaux avertisseurs état - fixation - étanchéité - frottements Dispositif d'accouplement 1.1.2. Fonctionnement a) anomalie b) essai sur piste : maintien en ligne de l'ensemble Obtention de la décélération c) essai sur freinomètre de chacun des véhicules Obtention du taux de freinage Equilibrage : comparaison des forces de freinage entre roues droite et gauche pour les véhicules autres que ceux de catégorie I	Examen visuel et éventuellement auditif Examen visuel Examen visuel Mesure de la décélération Mesure du taux de freinage
1.3. Frein de secours uniquement pour les véhicules des catégories II, III, IV	Idem frein de service	Idem frein de service
1.2. Frein de rupture	Essai ensemble à l'arrêt Freinage automatique par blocage des roues sur chaque remorque	Essai au démarrage après désaccouplement de la conduite automatique examen visuel
1.3. Frein de stationnement	1.3.1. Etat mécanique - état - fixation - commande 1.3.2. Essai statique du frein de stationnement du véhicule tracteur Résistance au démarrage de l'ensemble	sur palier

II - DIRECTION

L'examen de la direction se fait le véhicule à l'arrêt

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
2.1. Colonne de direction et volant	- jeu - fixation	examen visuel à l'occasion d'une manoeuvre du volant
2.2. Mécanisme de direction	- jeu - fixation	
2.3. Timonerie de direction	- jeu dans les articulations - déformation des éléments de la timonerie	examen visuel à l'occasion d'une manoeuvre du volant
2.4. Assistance	- fuite de fluide	examen visuel, moteur en marche

III - CHASSIS ET CARROSSERIE

L'examen du châssis et de la carrosserie se fait véhicule à l'arrêt

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
	3.1. CHASSIS ET ACCESSOIRES	
3.1.1. Châssis plate-forme ou coque	- état - fixation	examen visuel
3.1.2. Réservoir et canalisation de carburant	- état - fixation - fuite	examen visuel
3.1.3. Dispositif d'accouplement entre véhicule tracteur, véhicule remorque et chaque véhicule remorqué	- état - fixation - jeu	examen visuel sans désaccouplement
	3.2. ESSIEUX - SUSPENSION - ROUES	
3.2.1. Essieux	- état - fixation	examen visuel
3.2.2. Suspension (ressorts et/ou amortisseur)	- état - fixation - fuite	examen visuel
3.2.3. Roues	- état - fixation - absence de frottement contre les parties fixes	examen visuel
3.2.4. Pneumatiques	- état - usure	examen visuel
	3.3. CARROSSERIES DE L'ENSEMBLE	
3.3.1. Carrosserie	- état - fixation	examen visuel
3.3.2. Aménagements extérieurs	- état - fixation - parties saillantes	examen visuel
	3.4. CABINE DU TRACTEUR	
3.4.3. Marchepieds	- état - fixation - parties saillantes	examen visuel
3.4.4. Siège	- état - fixation	examen visuel
3.4.5. Organes de conduite	- état - accessibilité des commandes	examen visuel
3.4.6. Rétroviseurs	- état - fixation - parties saillantes	examen visuel
3.4.7. Indicateur de vitesse (s'il existe)	- fonctionnement	examen visuel
3.4.8. Avertisseur sonore	- fonctionnement	examen visuel
3.4.9. Vitrages, essuie-glace - lave glace	- état	examen visuel

IV - ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

L'examen se fait véhicule à l'arrêt : lors de l'examen il conviendra de vérifier la combinaison, la commutation, le fonctionnement et la couleur des divers feux.

Les dispositions ci-dessous ne sont pas obligatoires pour les véhicules de catégorie I homologués avant le 1^{er} mars 1998 hormis les gyrophares à l'avant et à l'arrière de l'ensemble.

Les points en *italique* ne sont pas obligatoires pour les véhicules de la catégorie I homologués avant le 1^{er} mars 1998 en TRA ou REA.

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
4.1. Feux de route et feux de croisement	- état et fixation des projecteurs rabattement du faisceau lumineux des feux de croisement	examen visuel
4.2. Feux de position feux rouges arrière et <i>feux d'encombrement (feux de gabarit)</i>	- état et fixation des feux - emplacement, parité et symétrie - visibilité géométrique	examen visuel
4.3. Feux stop	- intensité supérieure à celle des feux rouges arrière - simultanété d'allumage des feux avec la mise en action du frein de service - emplacement, parité et symétrie - visibilité géométrique - état et fixation	examen visuel
4.4. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation	- état - fixation	examen visuel
4.5. Indicateurs de changement de direction	- emplacement, parité et symétrie - visibilité géométrique	examen visuel
4.6. Dispositif réfléchissant AV (blanc) latéraux (orangé) et AR (rouge)	- état - fixation - emplacement, parité, symétrie, espacement (pour les catadioptrés latéraux)	examen visuel
4.7. <i>Autres dispositifs de signalisation AR</i> - dispos. Compl. - bande blanche	- présence - état - emplacement	examen visuel
4.8. <i>Triangle de présignalisation</i>	- présence	examen visuel
4.9. Feux spéciaux	- présence et conformité - état et fixation	examen visuel
4.10. Feux facultatifs	- état - fixation - emplacement, parité, symétrie	examen visuel
4.11. Feux et signalisation non réglementaire	- absence	examen visuel

V - NUISANCES

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
5.1. Bruit	- état et fixation des canalisations d'échappement	examen visuel et auditif
5.2. Gaz d'échappement	- état et fixation des dispositifs silencieux - niveau sonore global des véhicules - opacité (moteur diesel) - gaz échappement (moteur essence) <ul style="list-style-type: none"> • véhicules de la catégorie I • autres catégories : respect des dispositions afférentes aux véhicules de la catégorie internationale N2 	

VI - PLAQUES ET INSCRIPTIONS

Les points en *italique* ne sont pas obligatoires pour les véhicules de la catégorie I homologués avant le 1^{er} mars 1998 en TRA ou REA.

Eléments	Points examinés	Méthode d'examen
6.1. Plaques d'immatriculation	- N° conforme à celui de la carte grise - lisibilité - emplacement	examen visuel
6.2. Inscriptions latérales <i>longueur, largeur, surface PTAC, PV et PTRA</i> (pour les véhicules automoteurs)	- lisibilité - emplacement	examen visuel
6.3. Disques de limitation de vitesse	- conformité des indications à la réglementation - lisibilité - emplacement	examen visuel

VII - CONTROLES COMPLEMENTAIRES

Le contrôle de la partie destinées au transport de personnes sera limité à la vérification des sièges (nombre, état et fixation), des portes, issues de secours et chaînes de sécurité, du plancher et des marchepieds.

VIII - DECELERATION - TAUX DE FREINAGE

Lors des essais de freinage, réalisés à vide sur piste ou banc de freinage.

		Décelération de l'ensemble		taux de freinage	
				Tracteur	remorque
petits trains routiers de catégorie I	mis en circulation avant le 1 ^{er} mars 1998	2,5 m/s ²		25%	25%
	mis en circulation après le 1 ^{er} mars 1998	3,5 m/s ²		40%	25%
petits trains routiers de catégorie II, III et IV		Service	Secours	Service	Secours
		4,3 m/s ²	2,2 m/s ²	45%	22%
				43%	

IX - RESULTATS DE LA VISITE TECHNIQUE

L'expert désigné par le Préfet, dresse à l'issue de chaque visite, un procès-verbal pour chaque véhicule constituant un petit train routier, où sont rapportés les constatations faites et les essais effectués.

Si l'état du véhicule laisse à désirer ou s'il se révèle ne pas satisfaire à toutes les dispositions technique qui lui sont applicables (non respect de décélérations ou taux de freinage et anomalie importante sur les points évoqués plus haut), le procès-verbal de visite mentionne les défauts et les infractions constatées. L'expert notifie celles-ci et prescrit une nouvelle visite dans un délai maximum d'un mois.

La prescription de cette nouvelle visite est mentionnée sur le procès-verbal de visite. Si au cours de la nouvelle visite, il est constaté qu'il n'a pas été remédié aux défauts et infractions précédemment relevés, l'expert en informe le préfet qui pourra surseoir à l'autorisation établie conformément à l'article 5. Il en est de même lorsque le propriétaire néglige de présenter son véhicule à la nouvelle visite prescrite ou lorsque les infractions et défauts relevés sont susceptibles de rendre dangereux le maintien en circulation du véhicule

Le préfet peut se faire communiquer chaque année copie des procès-verbaux de visite technique.

Ces dispositions n'exonèrent pas le propriétaire de petit train routier de l'obligation de maintenir son véhicule en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien, conformément aux dispositions du code de la route et des textes pris pour son application.

ANNEXE Iib

Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement de :

PROCES-VERBAL DE VISITE TECHNIQUE INITIALE D'UN PETIT TRAIN ROUTIER

(Document à annexer à l'arrêté préfectoral d'autorisation)

1. Catégorie(s) du petit train routier :
2. Composition de l'ensemble en fonction de la catégorie :

Catégorie I : 1 véhicule tracteur et remorque(s) (*)
Catégorie II : 1 véhicule tracteur et remorque(s) (*)
Catégorie III : 1 véhicule tracteur et remorque(s) (*)
Catégorie IV : 1 véhicule tracteur et remorque(s) (*)

2.1. Véhicule tracteur :

Marque :

Type :

Genre : VASP

Carrosserie :NON SPEC

.....
Accompagnateur :

2.2. Remorque n° 1 :

Marque :

Type :

Genre : RESP

Carrosserie :NON SPEC

2.3. Remorque n° 2 :

Marque :

Type :

Genre : RESP

Carrosserie :NON SPEC

2.4. Remorque n° 3 :

Marque :

Type :

Genre :RESP.....

Carrosserie :NON SPEC

3. Nombre de passagers transportables en fonction de la catégorie :

I II III IV

Passagers dans la première
remorque :

Passagers dans la deuxième
remorque :

Passagers dans la troisième
remorque :

Signature

(*) Barrer la mention inutile.

ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
RELATIF A LA CIRCULATION D'UN PETIT TRAIN ROUTIER

Le préfet de

R 317-24 et 411 set 8

Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 105-1 et R. 225;

Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression

lente;

Vu l'arrêté du 2 juillet 1997 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs;

Vu la demande présentée le par

Vu le certificat d'inscription du demandeur au registre au registre des entreprises de transports de public routier de personnes;

Vu le procès-verbal de visite initiale délivré par le directeur régional de la recherche, de l'industrie et de l'environnement de la région..... en date du.....annexé;

Vu l'avis du maire de

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement concernant l'itinéraire.....

Arrête:

Art. 1^{er}. -

est autorisé(e) à mettre en circulation à des fins touristiques ou de loisirs un petit train routier de catégorie..... sur le trajet suivant:

Art. 2. - Le secrétaire général de la préfecture, le maire de et le directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement..... sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à le

Le préfet

Nota - toute modification du trajet ou de ses caractéristiques routières ainsi que toute modification des véhicules entraînent la perte de validité du présent arrêté.

ANNEXE IV

REGLES A APPLIQUER POUR LA DEFINITION DE LA PENTE MAXIMALE D'UN ITINERAIRE

Pour autoriser la circulation d'un petit train routier d'une catégorie déterminée sur un itinéraire, on tolérera que cet itinéraire comporte des pentes supérieures à la pente maximale admise pour la catégorie du petit train routier lorsque la longueur cumulée des sections concernées par ces dépassements ne dépasse pas 50 m. Cette longueur cumulée est portée à 500 m lorsqu'aucune des pentes n'est supérieure à la pente maximale admise pour la catégorie de petit train routier directement supérieure à celle du petit train considéré.