Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1997/0176(COD)	Procédure terminée
Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE) Abrogation 2008/0100(COD) Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles		

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		30/05/2001
		PSE MILLER Bill	
	Commission au fond précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		14/07/1997
		PSE MURPHY Simon Francis	
	JURI Juridique et marché intérieur		29/02/2000
		PSE MILLER Bill	
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		14/07/1997
		PSE MURPHY Simon Francis	
	Commission pour avis précédente		
	TRAN Transports et tourisme		25/11/1997
		PSE SCHMIDBAUER Barbara	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	2373	08/10/2001
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2351	30/05/2001
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2289	28/09/2000
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2051	27/11/1997
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME		

Evénements clés

10/05/1995	Informations supplémentaires		Résumé
24/10/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/11/1997	Débat au Conseil	2051	
18/03/1998	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
18/03/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0113/1998	
31/03/1998	Débat en plénière		Résumé
01/04/1998	Décision du Parlement, 1ère lecture	COM(1997)0276	Résumé
01/04/1998	Renvoi du rapport à la commission		
10/11/1998	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/11/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0424/1998	
17/11/1998	Débat en plénière		
18/11/1998	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0663/1998	Résumé
26/09/2000	Publication de la position du Conseil	09012/1/2000	Résumé
26/10/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
30/01/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
30/01/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0039/2001	
13/02/2001	Débat en plénière		
14/02/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0078/2001	Résumé
30/05/2001	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
21/06/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0312/2001	
25/06/2001	Réunion formelle du Comité de conciliation		
25/06/2001	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
25/06/2001	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3638/2001	
02/10/2001	Débat en plénière		
03/10/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0490/2001	Résumé
08/10/2001	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/11/2001	Signature de l'acte final		
20/11/2001	Fin de la procédure au Parlement		

13/02/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1997/0176(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2008/0100(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/14764

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1997)0276 JO C 017 20.01.1998, p. 0001	18/06/1997	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES0281/1998 JO C 129 27.04.1998, p. 0005	25/02/1998	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0113/1998 JO C 138 04.05.1998, p. 0006	18/03/1998	EP	
Document annexé à la procédure		COM(1997)0499	27/05/1998	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0424/1998 JO C 379 07.12.1998, p. 0006	10/11/1998	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0663/1998 JO C 379 07.12.1998, p. 0059-0084	18/11/1998	EP	Résumé
Position du Conseil		09012/1/2000 JO C 370 22.12.2000, p. 0001	26/09/2000	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(2000)0996	09/10/2000	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0039/2001	30/01/2001	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0078/2001 JO C 276 01.10.2001, p. 0052-0124	14/02/2001	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2001)0217	20/04/2001	EC	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0312/2001	21/06/2001	EP	
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		3638/2001	25/06/2001	CSL/EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0490/2001 JO C 087 11.04.2002, p. 0056-0117 E	03/10/2001	EP	Résumé

Informations complémentaires

Acte final

Directive 2001/85
JO L 042 13.02.2002, p. 0001-0102 Résumé

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: Directive 92/53/CEE du 18 juin 1992 modifiant la Directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (J.O. L 225 du 10.8.95, p. 1); il s'agit d'une directive-cadre, qui a déjà été intégrée par d'autres directives concernant des aspects plus détaillés de la matière. On cite également la Directive 90/628/CEE qui adapte au progrès technique la Directive 77/541/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres concernant les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue des véhicules à moteurs (J.O. L 341 du 6.12.90, p. 1); cette directive soulignait la nécessité d'améliorer, dans le cadre d'une future directive, la protection des voyageurs dans les autobus et les autocars contre le risque d'éjection en cas d'accident. POSITION PRECEDENTE DU PE: dans ses résolutions du 12 mars 1993 sur un programme d'action communautaire en matière de sécurité routière (J.O. C 115 du 26.4.93) et du 16 décembre 1993 sur les ceintures de sécurité dans les autobus (J.O. C 20 du 24.1.94, p. 260), le PE a invité la Commission à introduire d'urgence des dispositions visant à l'installation dans les autobus de ceintures de sécurité et de barres de blocage. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: la Directive 92/53/CEE a été mise en application par tous les Etats membres (de l'Union à 12) à l'exception de l'Allemagne, de la France et de la Grèce.

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

OBJECTIF: la proposition de directive vise à créer un système communautaire d'homologation technique à propos des prescriptions applicables aux autobus et autocars. CONTENU: la Commission européenne propose de créer un système unique d'homologation, valable et reconnu dans toute l'Union européenne, en ce qui concerne certaines prescriptions techniques applicables aux autobus et aux autocars. Ces prescriptions concernent les aspects suivants: la répartition du poids total des passagers, afin d'éviter la surcharge d'un ou de plusieurs des essieux; le nombre, le type et l'emplacement des issues de secours; les spécifications techniques régissant les portes de service, y compris les portes automatiques; les marches d'accès intégrées dans les véhicules; l'accès aux portes de service, aux issues de secours, aux couloirs et aux sièges; les mains courantes et les poignées pour passagers debout; la taille minimale des sièges et l'espacement minimal entre les sièges; la stabilité du véhicule; la résistance de la superstructure. La Commission propose aussi de faire en sorte que les véhicules destinés au trafic urbain soient facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, et notamment les passagers en fauteuil roulant. En ce qui concerne les véhicules utilisés sur les lignes régulières interurbaines, la Commission soumettra rapidement, sur la base d'une étude, une proposition en vue de déterminer les prescriptions techniques applicables à ce type de véhicules. S'agissant des sièges longitudinaux (jugés peu sûrs par nombre d'observateurs), la Commission entreprendra des recherches sur les dispositions spécifiques à prendre, sans exclure la possibilité d'éliminer ce type de siège pour les véhicules non destinés au transport de passagers debout. Elle examinera également la possibilité d'améliorer la sécurité de ces sièges par l'installation de ceintures de sécurité. A noter que la proposition tient compte des spécificités techniques des "minibus" (construits au Royaume-Uni notamment) en prévoyant dans certains cas des dérogations restreintes aux normes générales.

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

La commission (rapporteur : Simon MURPHY - PSE,UK) a approuvé la proposition de la Commission européenne concernant certaines prescriptions techniques applicables aux autobus et autocars, laquelle a fait l'objet de plus de 90 amendements. On peut distinguer 3 grandes catégories d'amendements : - la 1ère catégorie vise à améliorer l'accès aux autobus et autocars pour les personnes à mobilité réduite, notamment en étendant la portée des prescriptions obligatoires en matière d'accès aux véhicules de la Classe II (essentiellement utilisés sur les lignes interurbaines); leur portée ne serait donc plus limitée aux seuls véhicules de la Classe I (principalement destinés au trafic urbain). - ensuite, un certain nombre d'amendements visent à renforcer les exigences de sécurité de plusieurs façons, tant en renforçant les prescriptions techniques qu'en réglementant la sécurité du conducteur et des passagers. - enfin, plusieurs amendements techniques visent à éclaircir la proposition initiale.

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

Le Commissaire Bangemann a classé les amendements déposés en trois catégories: la première comprend des amendements qui corrigent des erreurs de la proposition initiale ou qui en améliorent le texte, le Commissaire a déclaré pouvoir accepter ce genre de modifications, dont il a indiqué le numéro total(22); par contre, il n'a pas retenu ni les amendements comportant des ajouts ou des modifications aux prescriptions techniques proposées, ni les amendements qui apportent des modifications fondamentales à certains points sensibles(à titre d'exemple pour

cette dernière catégorie il a cité le cas des dispositions spéciales pour le Royaumme Uni et l'Irlande, en insistant sur l'opportunité de garder le compromis proposé entre les traditions de ces pays(les bus à double étage) et les exigences de sécurité.

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

OBJECTIF : présentation d'un rapport de la Commission sur la mise en service d'autobus et d'autocars d'une longueur de 15 mètres dans la Communauté. CONTENU : La directive 96/53/CE du Conseil du 25.07.1996 fixant, pour certains véhicules routiers, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, a omis, faute de compromis entre États membres sur la question, de fixer une longueur maximale pour les véhicules non articulés affectés au transport de personnes au niveau communautaire. L'objet du présent rapport est donc d'examiner l'ensemble de la problématique des autobus et autocars d'une longueur maximale de 15 mètres, en exploitant les informations fournies par les autorités nationales ainsi que par les constructeurs et exploitants d'autobus et d'autocars. Il se penche en particulier sur les aspects techniques et commerciaux de la mise en service d'autobus et d'autocars de 15 mètres, sur les aspects liés à la sécurité et à la protection de l'environnement, les aspects infrastructurels et enfin les aspects législatifs. Sur ce denier point, le rapport propose une série d'options pour permettre une utilisation harmonisée d'autobus et d'autocars de 15 mètres dans la Communauté. Outre le maintien du régime actuel (à savoir, libre circulation garantie pour les véhicules de 12 mètres affectés au transport de personnes et possibilité pour les États membres qui le souhaitent d'autoriser sur leur territoire l'immatriculation et la circulation de véhicules plus longs) complètement inadapté au marché intérieur et à la libre circulation, 5 options sont envisageables : 1) Option n°1 : fixer au niveau de l'Union une limite harmonisée à 12 mètres pour tous les véhicules neufs non articulés (tout en autorisant, sur le plan national, la circulation des véhicules de 15 mètres pendant une période donnée); 2) Option n°2 : fixer à 15 mètres la limite harmonisée pour les autobus et les autocars non articulés, mais en imposant des exigences différentes en ce qui concerne le cercle de virage; 3) Option n°3 : fixer à 15 mètres la limite hamonisée pour les autobus et autocars non articulés, sans exigences supplémentaires (ce qui laisserait toute latitude aux constructeurs et exploitants de véhicules); 4) Option n°4 : prévoir des limites différentes en fonction du nombre d'essieux; 5) Option n°5 : fixer à 15 mètres la limite harmonisée pour le trafic international en admettant des règles nationales éventuellement différentes (ce qui permettrait la libre circulation dans la Communauté de tous les bus et cars de 15 mètres effectuant des trajets internationaux). Pour la Commission, l'option 5 éventuellement combinée aux options 2 et 4 constituerait une bonne base pour parvenir à une solution équilibrée. Elle garantirait le droit des véhicules de 15 mètres de circuler au niveau international, tout en fixant des normes visant à limiter les effets négatifs de ces véhicules. Elle permettrait en outre une concurrence libre et loyale tout en autorisant les États membres à conserver des limites inférieures pour le transport national.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

La commission a décidé de modifier substantiellement une proposition de la Commission comptant 160 pages de spécifications techniques applicables aux bus. Cette proposition avait été renvoyée en commission en avril dernier en raison de divergences de vues entre les groupes politiques quant au rôle revenant au Parlement en matière de législation d'ordre technique. Aujourd'hui, la commission a décidé d'alléger la proposition de la Commission européenne de quelque 140 pages de spécifications techniques détaillées. Ce faisant, la commission a mis en évidence le fait qu'il appartenait à l'autorité législative d'arrêter les objectifs généraux de la législation et à un groupe de travail technique d'en fixer les détails. La commission a dès lors réclamé la mise en place d'un groupe de travail permanent composé paritairement de représentants des opérateurs, des fabricants, des associations de consommateurs et des instances nationales représentant les handicapés et qui sera chargé d'élaborer les normes techniques d'application qui assureront la sécurité des passagers du début à la fin de leur trajet ainsi que l'accessibilité pour ceux dont la mobilité est réduite. Le rapporteur sur cette proposition est M. Simon MURPHY (PSE, RU).

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

En adoptant le rapport de M. Simon MURPHY (PSE, RU), le Parlement européen a renoncé à définir les prescriptions techniques concernant les autobus. Les amendements adoptés visent à supprimer les annexes techniques détaillées de cette proposition, mettant ainsi en évidence le fait que c'est à l'autorité législative qu'il appartient d'arrêter les objectifs généraux de la législation. Il a dès lors réclamé la mise en place d'un groupe de travail technique permanent, composé paritairement de représentants des opérateurs, des fabricants, des associations de consommateurs et des instances nationales représentant les handicapés, qui sera chargé d'élaborer les normes techniques d'application qui assureront la sécurité des passagers ainsi que l'accessibilité aux personnes dont la mobilité est réduite. Le Parlement demande également que la Commission lui soumette, six mois après l'entrée en vigueur de la directive: - une étude sur l'état de sécurité pour les conducteurs et pour les autres occupants des véhicules destinés au transport des passagers, d'une capacité de plus de huit places, assis ou en fauteuil roulant, outre le conducteur; - une étude sur les aspects pratiques de l'utilisation de ces véhicules.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

La position commune n'introduit pas de modifications de fond par rapport à la proposition initiale sur les questions clés du marché intérieur et des politiques sociales et du transport. Le volet marché intérieur a été renforcé par la suppression de certaines dérogations initialement admises. En outre, le Conseil a intégré en partie ou en principe quatre amendements adoptés par le Parlement européen consistant notamment à réserver une place beaucoup plus grande aux besoins des utilisateurs de fauteuils roulants et à renforcer sensiblement les

dispositions concernant les personnes à mobilité réduite. En revanche, le Conseil a rejeté à l'unanimité l'approche radicale proposée par le Parlement européen qui proposait la suppression de toutes les annexes techniques et la création d'un groupe de travail chargé d'élaborer des normes techniques dans ce domaine.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

La Commission considère que sa proposition n'a pas été modifiée en substance. Elle approuve la position commune.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

La commission a adopté le rapport de M. Bill MILLER (PSE, UK) modifiant la position commune du Conseil dans le cadre de la procédure de codécision (deuxième lecture). Les amendements sont principalement destinés à permettre de poursuivre la fabrication d'autobus à plancher surbaissé présentant dans leur couloir une pente de 12,5 % et à améliorer les facilités offertes à ces passagers, notamment aux utilisateurs de fauteuils roulants. Un autre amendement a pour objet de réintroduire la position adoptée par le Parlement en première lecture en élargissant la définition des "personnes à mobilité réduite", afin qu'elle couvre non seulement les personnes âgées ou présentant un handicap, tel qu'exposé dans la position commune, mais l'ensemble des personnes rencontrant des difficultés dans l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes présentant un handicap sensoriel et intellectuel, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec des enfants (y compris enfants en poussette). Enfin, la commission a souhaité que le texte de la proposition stipule qu'une surface antidérapante doit être aménagée sur tous les espaces en pente.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

En adoptant le rapport de M. Bill MILLER (PSE, UK), le Parlement européen a introduit un certain nombre de modifications à la position commune du Conseil. Le Parlement souhaite en particulier rendre les transports plus faciles aux "passagers à mobilité réduite" en autorisant les constructeurs à continuer à produire les bus actuellement existants et qui ont des planchers surbaissés avec des entrées qui ont une pente de 12,5%, ce qui rend plus facile d'y monter. Cependant, le Parlement souhaite également d'autres améliorations dans les facilités apportées aux passagers à mobilité réduite, en particulier ceux qui emploient des chaises roulantes. De plus, le Parlement souhaite élargir la notion de "passagers à mobilité réduite" de façon à y inclure, non seulement les personnes âgées et les handicapés, tel que le souhaitait le Conseil, mais tous ceux qui ont des difficultés à employer les transports publics, telles que les personnes ayant un handicap sensoriel ou intellectuel, les personnes en fauteuil roulant, les infirmes, les personnes de petites tailles, les personnes qui transportent de lourds bagages, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les parents qui voyagent avec leurs enfants (enfants en poussette). ?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

Sur les huit amendements proposés par le Parlement en deuxième lecture, la Commission en accepte trois en l'état et cinq en principe et modifie sa proposition en conséquence. Les amendements qui concernent la pente admissible du plancher surbaissé au passage des essieux des autobus sont sur le principe acceptables. Il est nécessaire de prévoir une période transitoire pour l'autorisation de cette pente admissible du plancher. Une période de cinq ans après l'entrée en vigueur de cette directive est proposée. Un amendement précise certaines catégories de personnes à mobilité réduite. La définition donnée dans la position commune se voulait plus générale. La Commission souligne qu'il importe que cette définition soit strictement identique à celle utilisée au niveau international (notamment au niveau de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies) : par "passagers à mobilité réduite", il faut entendre toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants en bas âge. La Commission accepte également l'amendement relatif au modèle de fauteuil roulant qui fait référence à la norme ISO 7193. Néanmoins, il est précisé que cette référence est à utiliser avec la personne occupant le fauteuil.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

Le comité de conciliation a abouti à un accord sur un projet commun de directive. Tout au long de la procédure, le Parlement avait pour objet de garantir le plein accès aux transports en commun à toutes les personnes à mobilité réduite. Les points forts de l'accord peuvent être résumés comme suit: - arrêt, en trois ans, de la fabrication d'autobus à plancher surbaissé présentant dans leur couloir une pente de 12,5 %; - amélioration des facilités offertes aux passagers à mobilité réduite, notamment aux utilisateurs de fauteuils roulants, grâce à des solutions techniques appliquées aux véhicules, dans les limites de la directive, - grâce aux efforts du Parlement, élargissement de la définition des "personnes à mobilité réduite", afin qu'elle couvre non seulement les personnes âgées ou présentant un handicap, mais l'ensemble des personnes rencontrant des difficultés dans l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes présentant un handicap sensoriel et intellectuel, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes

transportant des bagages lourds, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec des enfants (y compris enfants en poussette); - aménagement d'une surface antidérapante sur tous les espaces en pente; - obligation pour tous les autobus du transport urbain de posséder un système d'agenouillement et soit une rampe soit un ascenseur garantissant à tout moment le plein accès des utilisateurs de fauteuils roulants, notamment lorsque le trottoir n'est pas au niveau du plancher de l'autobus.?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent). ?

Transport passagers: véhicules de plus de 8 places assises ou longueur maximale 15m (modif. direct. 70/156/CEE)

OBJECTIF : adopter des exigences harmonisées concernant les prescriptions applicables aux autobus et autocars. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE. CONTENU : la directive vise principalement à garantir la sécurité des passagers et prévoit des prescriptions techniques en vue d'améliorer l'accessibilité des véhicules concernés pour les personnes à mobilité réduite, notamment les utilisateurs de fauteuils roulants. Elle prévoit entre autres: - l'aménagement d'une surface antidérapante sur tous les espaces en pente; - l'obligation pour tous les autobus du transport urbain de posséder un système d'agenouillement et soit une rampe soit un ascenseur garantissant à tout moment le plein accès des utilisateurs de fauteuils roulants, notamment lorsque le trottoir n'est pas au niveau du plancher de l'autobus. La définition des "personnes à mobilité réduite" couvre non seulement les personnes âgées ou présentant un handicap, mais aussi l'ensemble des personnes rencontrant des difficultés dans l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes présentant un handicap sensoriel et intellectuel, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec des enfants (y compris enfants en poussette). ENTRÉE EN VIGUEUR : 13/02/2002. MISE EN OEUVRE : 13/08/2003.?