



---

# **Audition relative à l'ordonnance du DFJP sur les taximètres (OTam)**

Rapport explicatif

---

28 mars 2013

# Table des matières

1	Contexte .....	3
2	Buts et priorités de la réglementation.....	3
2.1	Principes .....	3
2.2	Définitions .....	3
3	Commentaire des dispositions.....	4
3.1	Exigences afférentes aux taximètres .....	4
3.2	Procédures de mise sur le marché .....	4
3.3	Procédures destinées à maintenir la stabilité de mesure .....	4
3.4	Montage, mise en service et utilisation .....	4
3.5	Erreurs maximales tolérées .....	5
3.6	Dispositions transitoires.....	5
3.7	Annexe 1: exigences spécifiques afférentes aux taximètres .....	6
3.8	Annexe 2: mesures destinées à maintenir la stabilité de mesure.....	6
4	Conséquences .....	6
4.1	Protection des consommateurs .....	6
4.2	Utilisation exclusive de taximètres vérifiés.....	6
4.3	Prescriptions applicables aux responsables des communes .....	6
4.4	Lutte contre les fraudes .....	6
4.5	Nombre suffisant d'appareils disponibles sur le marché .....	7
4.6	Délai d'utilisation de douze ans pour les anciens appareils .....	7

## 1 Contexte

En Suisse, selon les indications de l'OFROU, au moins 3'500 taxis sont en service, et le chiffre d'affaires annuel de la branche est de l'ordre de 175 - 200 millions CHF.

A quelques rares exceptions près, la Suisse est le seul pays d'Europe à ne pas imposer d'exigences légales aux taximètres et à ne pas soumettre ces appareils à la vérification périodique.

## 2 Buts et priorités de la réglementation

Le but principal de l'ordonnance consiste à protéger les consommateurs.

A cette fin, l'ordonnance règle les principaux aspects suivants:

- les *exigences afférentes aux taximètres*;
- les *procédures de mise sur le marché*;
- les *procédures destinées à maintenir la stabilité de mesure*.

Dans l'UE, les taximètres sont régis par la Directive européenne sur les instruments de mesure<sup>1</sup> (MID). Les exigences et les procédures de mise sur le marché afférentes à ces instruments y sont prescrites de façon claire et pertinente. En vertu des Accords bilatéraux, la Suisse est en outre tenue de reprendre les prescriptions de l'UE si elle veut introduire dans ce domaine des règles applicables à la mise sur le marché.

La Directive de l'UE ne régit pas les dispositifs techniques supplémentaires nécessaires pour déterminer le prix du trajet. Il s'agit entre autres des signaux servant à obtenir l'information sur le trajet parcouru. La Suisse peut formuler librement les exigences y afférentes.

Il n'existe pas non plus d'obligations vis-à-vis de l'UE quant à l'organisation de la *procédure destinée à maintenir la stabilité de mesure* (p.ex. l'obligation de vérification périodique), telles que celles prescrites dans l'ordonnance sur les instruments de mesure (OIMes)<sup>2</sup>.

Cette marge de manœuvre doit être utilisée dans la nouvelle ordonnance. A la différence d'autres pays, la Suisse doit renoncer à la vérification périodique et éviter ainsi dans la mesure du possible un travail administratif inutile. Après d'importantes investigations, METAS est parvenu à la conclusion qu'une procédure plus simple remplit le but visé pour les taximètres actuels sur la base de la technologie utilisée.

L'OIMes offre ici la possibilité de la *procédure de contrôle par l'utilisateur* (annexe 7, ch. 5 OIMes). Dans cette procédure, le propriétaire du taxi reste responsable du fonctionnement correct et notamment du respect des erreurs maximales tolérées du système complet.

### 2.1 Principes

#### *Obligation d'annoncer*

L'ordonnance ne prévoit aucune obligation d'utiliser des taximètres. Même si de nombreuses personnes interrogées le souhaiteraient, l'introduction d'une telle prescription ne relève pas de la compétence du DFJP.

Il appartient aux cantons ou aux communes de déclarer obligatoire l'utilisation de taximètres.

### 2.2 Définitions

#### *Organe d'exécution compétent*

Selon l'art. 11 de l'ordonnance sur les compétences en matière de métrologie (OCMétr)<sup>3</sup>, l'exécution des dispositions de l'ordonnance sur les taximètres incombe à METAS. Pour

---

<sup>1</sup> Directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure

<sup>2</sup> RS 941.210

<sup>3</sup> RS 941.206

accomplir cette tâche, METAS met à disposition l'infrastructure nécessaire, cherche la collaboration avec les autorités de surveillance locales compétentes en la matière et, avec celles-ci, surveille à intervalles irréguliers si les prescriptions légales sont respectées. Dans de nombreuses communes, cette tâche relève de la police du commerce locale.

### **3 Commentaire des dispositions**

#### **3.1 Exigences afférentes aux taximètres**

Art. 4 et annexe 1

Les exigences afférentes aux taximètres sont reprises de la Directive européenne sur les instruments de mesure (MID). Elles comprennent des exigences essentielles (annexe 1 OIMes) et des exigences spécifiques afférentes aux instruments de mesure (annexe 1 du projet d'ordonnance).

#### **3.2 Procédures de mise sur le marché**

Art. 5

Les procédures de mise sur le marché possibles sont également prescrites par la MID.

#### **3.3 Procédures destinées à maintenir la stabilité de mesure**

Art. 6 et annexe 2

Un taximètre ne peut pas se régler de lui-même car il est conçu de manière entièrement numérique.

Les changements apportés aux installations périphériques, telles que le changement de pneus, les manipulations sur la commande des impulsions ou dans l'électronique du véhicule peuvent influencer sur l'exactitude du système complet. Étant donné que le propriétaire connaît son véhicule, il sait quels changements ont été effectués.

Il remplit ainsi idéalement la condition requise pour assumer la responsabilité du respect des EMT selon l'annexe 7, ch. 5 OIMes.

La procédure de contrôle par l'utilisateur prévoit ce qui suit:

*"l'utilisateur contrôle lui-même régulièrement la stabilité de mesure par des procédures déterminées et établit un procès-verbal des résultats, notamment pour que l'organisme compétent puisse procéder à la surveillance qui lui incombe .."*

C'est la solution qui demande le moins de travail administratif. Elle est acceptable pour le propriétaire du taxi, qui peut exécuter les contrôles facilement et avec un minimum de travail. Le propriétaire qui ne se sent pas capable d'effectuer les contrôles peut déléguer ceux-ci à un garage de confiance compétent.

La branche des taxis est libre de tenir ou non une liste des garages de confiance qui possèdent la compétence nécessaire et l'infrastructure requise pour le montage, la programmation et l'ajustage de taximètres.

Pour les prestations des garages liées aux taximètres, il n'existe donc pas de décompte des frais ou des tarifs fixés.

#### **3.4 Montage, mise en service et utilisation**

Art. 7

Aucune concession spéciale n'est nécessaire pour installer un taximètre. La programmation d'un taximètre requiert une infrastructure technique, ce qui limite le cercle des services compétents.

#### Art. 7, al. 1

La responsabilité globale pour le fonctionnement correct du taximètre incombe au propriétaire du véhicule, également si le contrôle est délégué. Le propriétaire est tenu d'établir (ou de faire établir) un procès-verbal sur ses activités et de garder celui-ci dans le véhicule (annexe 2, ch. 4).

#### Art. 7, al. 2

En règle générale, les plombs de scellage du fabricant sont en matière synthétique ou en plomb. Le fabricant indique à quels endroits ils doivent être apposés.

#### Art. 7, al. 3

Avec un générateur de signaux classique qui est normalement branché sur la boîte de vitesse, le nombre d'impulsions ne peut généralement pas être modifié. Si ce n'est pas le cas, le générateur ne peut pas être utilisé ou doit être protégé efficacement contre les manipulations.

#### Art. 7, al. 4

En cas d'information sur le trajet alternée, il convient de s'assurer qu'elle ne peut pas être modifiée à l'extérieur du taximètre.

Sans appareils ou dispositifs spéciaux, il est impossible de modifier à court terme la programmation du taximètre ou l'électronique du véhicule. En décrétant une interdiction de transporter de tels appareils ou dispositifs, on s'assure que les éventuelles infractions à l'ordonnance sont couvertes en cas de contrôles spontanés.

Le DFJP fixe le programme annuel pour la surveillance du marché de METAS. On part du principe que dans le cadre des priorités de ce programme, le respect des dispositions des art. 5, 6 et notamment celles de l'art. 7 sera vérifié lors d'un contrôle ultérieur.

### 3.5 Erreurs maximales tolérées

#### Art. 8

Les erreurs maximales tolérées (EMT) du système complet sont définies dans des limites larges, qui restent supportables pour le consommateur. La fourchette de  $\pm 2\%$  applicable pour la distance parcourue facilite l'application pour les utilisateurs et tient compte de l'usure habituelle des pneus.

Les EMT appliquées p.ex. en Allemagne sont identiques. Dans sa recommandation R21, l'OIML<sup>4</sup> prévoit aussi la limite  $\pm 2\%$  pour la distance parcourue pour la vérification ultérieure du système complet (art. 8, let. a).

### 3.6 Dispositions transitoires

#### Art. 9

Les délais de transition sont fixés de manière à ce que les appareils déjà achetés puissent encore être installés et utilisés pendant un délai raisonnable, et d'autre part pour éviter le remplacement prématuré d'appareils encore en parfait état de fonctionnement, à condition toutefois que ceux-ci respectent les exigences requises en matière d'exactitude de mesure.

Afin que les consommateurs puissent bénéficier rapidement des effets de la réglementation, les mesures visant le maintien de la stabilité de mesure (art. 6), les prescriptions afférentes au montage et à l'utilisation (art. 7), ainsi que les EMT (art. 8) sont applicables immédiatement après l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Aucune distinction n'est donc faite entre les "anciens" taximètres et les appareils "MID".

#### Art. 9, al. 1

Etant donné que les prescriptions fixées aux art. 4 et 5 sont applicables depuis longtemps dans d'autres pays, des taximètres déjà conformes aux exigences de l'ordonnance sont en

---

<sup>4</sup> Organisation Internationale de Métrologie Légale

service en Suisse. De tels taximètres sont traités comme des appareils mis sur le marché selon l'ordonnance.

Art. 9, al. 2

Les taximètres qui ne sont pas mis sur le marché selon l'art. 5 peuvent encore être installés pendant deux ans et utilisés au maximum pendant douze ans (à compter du début de l'année pendant laquelle l'ordonnance est entrée en vigueur), pour autant qu'ils satisfassent aux exigences en matière d'exactitude.

Art. 9, al. 3

Les taximètres qui ne peuvent pas respecter les EMT prescrites doivent être remplacés le plus rapidement possible, mais au plus tard dans un intervalle de deux ans. On part du principe que cela ne concerne qu'un nombre restreint d'appareils.

L'utilisateur d'un taximètre doit disposer d'un délai raisonnable pour remplacer l'appareil. Jusqu'au moment du remplacement, il doit tout faire pour que les EMT soient respectées. Il risque uniquement d'être obligé de faire réajuster son appareil après chaque contrôle.

### **3.7 Annexe 1: exigences spécifiques afférentes aux taximètres**

Voir paragraphe 3.1.

### **3.8 Annexe 2: mesures destinées à maintenir la stabilité de mesure**

Annexe 2, ch. 1

Le contrôle peut être effectué par le propriétaire lui-même ou par une personne ou un garage de confiance qu'il aura désigné (possédant la compétence professionnelle requise).

Annexe 2, ch. 2

Les taximètres disposent d'un mode spécial qui affiche uniquement le trajet parcouru. La personne qui effectue le contrôle doit être en mesure d'activer et d'utiliser ce mode.

Le mesurage du temps ne doit pas être contrôlé.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Protection des consommateurs**

L'effet de l'ordonnance souhaité est assuré dès l'entrée en vigueur de celle-ci, à partir de laquelle tous les appareils sont soumis aux mesures de maintien de la stabilité de mesure.

### **4.2 Utilisation exclusive de taximètres vérifiés**

Le deuxième principal but de l'ordonnance veut que seuls les taximètres vérifiés selon des standards internationaux soient utilisés. Il sera atteint à l'échéance du délai de transition.

### **4.3 Prescriptions applicables aux responsables des communes**

Les exigences des communes quant à des prescriptions uniformes en matière d'exactitude ainsi que les prescriptions techniques pour le montage et le fonctionnement des taximètres sont remplies.

### **4.4 Lutte contre les fraudes**

L'ordonnance lutte efficacement contre les possibilités de fraude directement liées aux taximètres (en particulier les manipulations interdites). Des contrôles spontanés sont toutefois effectués par les autorités compétentes.

#### **4.5 Nombre suffisant d'appareils disponibles sur le marché**

Chaque gros fabricant de taximètres représenté en Suisse possède déjà au moins un modèle conforme à la MID. La concurrence existante est donc suffisamment grande et il n'y a pas lieu de redouter une hausse des coûts. (Quelques entreprises de taxi suisses utilisent déjà volontairement des taxis conformes à la MID).

#### **4.6 Délai d'utilisation de douze ans pour les anciens appareils**

.. dans la mesure où ils remplissent les exigences en matière d'exactitude.

L'utilisateur qui remplace son véhicule utilise souvent son ancien taximètre. Il n'est pas rare qu'un taximètre dure entre deux et trois générations de véhicules. Les délais de transition accordés visent à éviter le remplacement prématuré d'appareils en parfait état de fonctionnement (cf. point 3.6).

Les appareils déjà conformes aux exigences de l'ordonnance ne sont évidemment pas concernés par ces délais.