

# Ordonnance du DFJP sur les taximètres

941.210.6

du 5 novembre 2013 (Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2014)

---

*Le Département fédéral de justice et police (DFJP),*

vu les art. 5, al. 2, 8, al. 2, 11, al. 2, 24, al. 3, et 33 de l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (OIMes)<sup>1</sup>,

*arrête:*

## **Art. 1**           Objet

La présente ordonnance fixe:

- a. les exigences essentielles afférentes aux taximètres;
- b. les procédures de mise sur le marché des taximètres;
- c. le montage et l'utilisation des taximètres;
- d. les procédures de maintien de la stabilité de mesure des taximètres.

## **Art. 2**           Champ d'application

Sont soumis aux dispositions de la présente ordonnance les taximètres utilisés dans des véhicules pour déterminer le prix du trajet.

## **Art. 3**           Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par:

- a. *taximètre*: un appareil qui mesure la durée de la course, mémorise la distance parcourue, et sur cette base, calcule et affiche le prix de la course; il est couplé à un dispositif servant à mémoriser la distance, comme un générateur de signaux de distance;
- b. *prix*: le montant total dû pour une course, calculé sur la base d'un prix initial fixe et de taux fixes pour la distance parcourue (trajet) et la durée de la course (temps); le prix n'inclut pas un supplément éventuel pour service supplémentaire;
- c. *utilisateur*: le propriétaire du véhicule dans lequel est monté le taximètre.

## **Art. 4**           Exigences essentielles

Les taximètres doivent satisfaire aux exigences essentielles fixées à l'annexe 1 OIMes et à l'annexe 1 de la présente ordonnance.

RO 2013 4333

<sup>1</sup> RS 941.210

**Art. 5** Procédures de mise sur le marché

La conformité des taximètres aux exigences essentielles visées à l'art. 4 peut être évaluée et certifiée au choix du fabricant selon l'une des procédures suivantes prévues à l'annexe 2 OIMes:

- a. examen de type (module B), complété par la déclaration de conformité au type sur la base d'une assurance de la qualité du procédé de fabrication (module D);
- b. examen de type (module B), complété par la déclaration de conformité au type sur la base d'une vérification du produit (module F);
- c. déclaration de conformité sur la base d'une assurance complète de la qualité et d'un contrôle de la conception (module H1).

**Art. 6** Procédures de maintien de la stabilité de mesure

<sup>1</sup> L'utilisateur doit soumettre le taximètre au moins tous les douze mois à la procédure de maintien de la stabilité de mesure visée à l'annexe 7, ch. 5, OIMes et à l'annexe 2 de la présente ordonnance.

<sup>2</sup> Le contrôle visé à l'al. 1 doit également être effectué après chaque modification susceptible d'influencer la détermination correcte de la distance.

<sup>3</sup> Lorsque les résultats de mesures indiquent que le respect des erreurs maximales tolérées fixées à l'art. 8 n'est pas garanti pour les douze prochains mois, le taximètre doit être réajusté par une personne possédant la compétence professionnelle requise puis scellé à nouveau, selon l'annexe 7, ch. 8, OIMes.

**Art. 7** Montage, mise en service et utilisation

<sup>1</sup> Outre la responsabilité fixée à l'art. 2, al. 1, OIMes, l'utilisateur assume également celle:

- a. de faire respecter les instructions du fabricant pour le montage et la mise en service du taximètre;
- b. d'une programmation correcte du taximètre.

<sup>2</sup> Les taximètres et dispositifs servant à déterminer le trajet parcouru doivent être protégés en tout temps avec les possibilités prévues par le fabricant pour empêcher les manipulations.

<sup>3</sup> Le nombre d'impulsions par kilomètre parcouru indiqué par le générateur de signaux de distance ne doit pas pouvoir être modifié.

<sup>4</sup> Les manipulations de l'électronique d'un véhicule sont autorisées uniquement dans le cadre d'un entretien réalisé dans un atelier. Il est notamment interdit de transporter des appareils ou des dispositifs susceptibles d'influencer l'information sur le trajet.

**Art. 8** Erreurs maximales tolérées

Les erreurs maximales tolérées globales du taximètre et de son dispositif servant à mémoriser la distance parcourue ne doivent pas dépasser:

- a. 2 % de la distance parcourue ou 20 m; la plus grande des valeurs fait foi;
- b. 1 % du temps ou 2 s; la plus grande des valeurs fait foi.

**Art. 9** Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Les taximètres mis sur le marché avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance peuvent continuer à être utilisés s'ils remplissent les conditions prévues par la présente ordonnance.

<sup>2</sup> Les taximètres qui ne remplissent pas les conditions fixées à l'art. 5 peuvent être mis sur le marché jusqu'au 31 décembre 2015, s'ils sont construits de telle manière qu'ils respectent les erreurs maximales tolérées selon l'art. 8. Ils peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2025, lorsque le taximètre et le dispositif servant à mémoriser la distance respectent les erreurs maximales tolérées selon l'art. 8.

<sup>3</sup> Les taximètres mis sur le marché avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance peuvent être utilisés au plus tard jusqu'au 31 décembre 2015, lorsque le taximètre et le dispositif servant à mémoriser la distance ne respectent pas les erreurs maximales tolérées selon l'art. 8.

**Art. 10** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

## Exigences spécifiques afférentes aux taximètres

### 1 Définitions

#### 1.1 *Vitesse de changement d'entraînement:*

Valeur de vitesse obtenue en divisant la valeur du tarif horaire par la valeur du tarif à la distance.

#### 1.2 *Mode de calcul normal S (simple application du tarif):*

Calcul du prix fondé sur l'application du tarif horaire en deçà de la vitesse de changement d'entraînement et l'application du tarif à la distance au-delà de la vitesse de changement d'entraînement.

#### 1.3 *Mode de calcul normal D (application du double tarif):*

Calcul du prix fondé sur l'application simultanée du tarif horaire et du tarif à la distance pour l'ensemble de la course.

#### 1.4 *Positions de fonctionnement:*

Différents modes dans lesquels peut se trouver le taximètre. Les positions de fonctionnement se distinguent par les indications suivantes:

«Libre»: position de fonctionnement dans laquelle le calcul du prix de la course est désactivé;

«Occupé»: position de fonctionnement dans laquelle le prix de la course est calculé;

«A payer»: position de fonctionnement dans laquelle le prix de la course est indiqué et où au moins le calcul du prix à la durée est désactivé.

### 2 Exigences métrologiques

2.1 Le prix de la course doit être affiché comme suit: par tranche de CHF 10 dans la position de fonctionnement «occupé». Dans la position «à payer», c'est le prix final de la course qui doit être indiqué.

2.2 Le taximètre doit être capable d'appliquer les modes de calcul normaux S et D. Il doit être possible de choisir entre ces modes de calcul et de protéger le réglage.

2.3 Le taximètre doit être capable de fournir les données suivantes par le biais d'interfaces sécurisées appropriées:

- position de fonctionnement: «libre», «occupé» ou «à payer»;
  - valeurs des totalisateurs selon le ch. 7.8;
  - informations générales: constante du générateur de signaux de distance, date de la protection, identification du taxi, temps réel, identification du tarif;
  - informations sur le prix pour une course: prix total demandé, calcul du prix, majoration, date, heure de départ, heure d'arrivée, distance parcourue;
  - informations sur les tarifs: paramètres des tarifs.
- 2.4 Il doit être possible d'ajuster le taximètre à la constante du générateur de signaux de distance auquel il est destiné à être relié et de protéger l'ajustage.

### **3 Conditions de fonctionnement nominales**

- 3.1 La classe d'environnement mécanique applicable est la classe M3 selon l'annexe 1, ch. 1.3.2, let. a, OIMes.
- 3.2 Le fabricant doit spécifier les conditions de fonctionnement nominales de l'instrument, notamment:
- une étendue de température d'au moins 80 °C pour l'environnement climatique;
  - les limites de l'alimentation en courant continu pour lesquelles l'instrument a été conçu.

### **4 Erreurs maximales tolérées (EMT)**

- 4.1 Les EMT du taximètre seul, sans le dispositif servant à mémoriser la distance, sont les suivantes:
- pour le temps écoulé:  $\pm 0,1 \%$ ; valeur minimale de l'EMT ou 0,2 s; la plus grande des valeurs fait foi;
  - pour la distance parcourue:  $\pm 0,2 \%$ ; valeur minimale de l'EMT ou 4 m; la plus grande des valeurs fait foi;
  - pour le calcul du prix:  $\pm 0,1 \%$ ; minimum, plus l'arrondi correspondant au chiffre le moins significatif de l'indication du prix.

### **5 Immunité électromagnétique**

- 5.1 La classe d'environnement électromagnétique applicable est la classe E3 selon l'annexe 1, ch. 1.3.3, let. a, OIMes.
- 5.2 Les EMT définies au ch. 4.1 doivent aussi être respectées en présence d'une perturbation électromagnétique.

### **6 Panne d'alimentation électrique**

- 6.1 En cas de baisse de la tension d'alimentation jusqu'à une valeur inférieure à la limite de fonctionnement inférieure spécifiée par le fabricant, le taximètre doit:
- continuer à fonctionner correctement ou reprendre son fonctionnement correct sans perdre les données existant avant la baisse de tension si celle-ci est momentanée, notamment si elle est due au redémarrage du moteur;
  - arrêter une mesure en cours et retourner à la position «libre» si la baisse de tension se prolonge.

## 7 Autres exigences

- 7.1 Le fabricant du taximètre doit fixer les conditions de compatibilité entre le taximètre et le dispositif servant à mémoriser la distance parcourue.
- 7.2 Si le prix est majoré en raison d'un service supplémentaire, le supplément est inclus dans le prix affiché. Il est toutefois admis que le taximètre affiche temporairement le prix total incluant le supplément.
- 7.3 Si le prix est calculé selon le mode de calcul D, un taximètre peut comporter un mode d'affichage dans lequel seules la distance totale et la durée totale de la course sont affichées en temps réel.
- 7.4 Toutes les valeurs affichées à l'intention du passager doivent être adéquatement identifiées. Ces valeurs, ainsi que leur identification, doivent être clairement lisibles de jour et de nuit.
- 7.5 Si le prix de la course ou les mesures à prendre contre l'utilisation frauduleuse peuvent être influencés par le choix de la fonctionnalité à partir d'une série de données préprogrammées ou pouvant être déterminées librement, il doit être possible de protéger les réglages de l'instrument et les données introduites.
- 7.6 Les possibilités de protection existant dans un taximètre doivent permettre une protection séparée des réglages.
- 7.7 Les dispositions de l'annexe 1, ch. 8.3, OIMes s'appliquent également aux tarifs.
- 7.8 Le taximètre doit être équipé de totalisateurs ne pouvant être réinitialisés pour toutes les valeurs suivantes:
- la distance totale parcourue par le taxi;
  - la distance totale parcourue par le taxi «occupé»;
  - le nombre total de courses;
  - le montant total des suppléments appliqués;
  - le montant total des prix des courses.

Les valeurs totalisées doivent comprendre les valeurs sauvegardées en cas de rupture de l'alimentation électrique, conformément au ch. 6.1.

- 7.9 Lorsque le taximètre est déconnecté de la source d'énergie électrique, les valeurs totalisées doivent être conservées pendant une période d'un an selon le ch. 7.8.
- 7.10 Des mesures appropriées doivent être prises pour éviter que l'affichage des valeurs totalisées puisse être utilisé pour tromper le client.
- 7.11 Un changement automatique de tarif est autorisé en fonction:
- de la distance parcourue;
  - de la durée de la course;
  - de l'heure de la journée;
  - de la date;
  - du jour de la semaine.
- 7.12 Si des caractéristiques du véhicule sont importantes pour le fonctionnement correct du taximètre, ce dernier doit comporter des moyens permettant de protéger la connexion du taximètre au véhicule dans lequel il est installé.
- 7.13 Pour les besoins des essais après installation, le taximètre permet de tester séparément l'exactitude des mesures de temps et de distance et l'exactitude des calculs.
- 7.14 Le taximètre et ses instructions d'installation spécifiées par le fabricant doivent être conçus de telle manière que, en cas d'installation conforme aux instructions du fabricant, des modifications frauduleuses du signal de mesure représentant la distance parcourue soient exclues selon l'état de la technique.
- 7.15 Le taximètre doit être construit de telle sorte qu'il puisse, sans ajustage, respecter les EMT fixées au ch. 4.1 pendant une période d'un an.
- 7.16 Le taximètre doit être équipé d'une horloge temps réel à l'aide de laquelle l'heure de la journée et la date sont conservées. Les exigences applicables à l'horloge temps réel sont les suivantes:
- la mémorisation du temps doit avoir une exactitude de 0,02 %;
  - la possibilité de correction de l'horloge ne doit pas dépasser 2 minutes par semaine;
  - le passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver doit se faire automatiquement;
  - toute correction, qu'elle soit automatique ou manuelle, pendant une course doit être impossible.
- 7.17 Les valeurs de distance parcourue et de temps écoulé doivent être exprimées et imprimées dans les unités suivantes:
- distance parcourue: kilomètres;
  - temps écoulé: secondes, minutes ou heures, selon ce qui convient le mieux.

**Procédures de maintien de la stabilité de mesure des taximètres**

- 1 Le contrôle peut être accompli par l'utilisateur lui-même ou par une personne mandatée par lui possédant la compétence professionnelle requise.
- 2 Le contrôle est fait en parcourant un trajet connu d'une longueur minimale de 1000 m et en comparant cette distance avec celle mesurée et affichée par le taximètre; le résultat du contrôle doit être consigné dans un procès-verbal.
- 3 Le procès-verbal doit contenir au moins les données suivantes:
  - nom de l'utilisateur;
  - identification explicite du véhicule;
  - date du contrôle;
  - longueur du parcours de contrôle;
  - distance affichée par le taximètre;
  - éventuels réglages effectués sur le taximètre, notamment la modification du nombre d'impulsions;
  - nom de la personne qui a exécuté le contrôle.
- 4 Le procès-verbal doit se trouver dans le véhicule en tout temps.