

Annexe à la lettre SDM-ST/A 2002 n° 045 du 22 janvier 2002

Veille arrêté taximètres du 18 juillet 2001

Objet :

Longueur de la piste d'essai dont doivent disposer les organismes pour effectuer la vérification des taximètres, tant après installation qu'en vérification périodique.

Tarif mis en œuvre lors des opérations de vérification.

Point de la réglementation concernés :

Articles 9 et 17 de l'arrêté du 18/07/2001.

Annexe II de l'arrêté du 21/08/1980.

Circulaire n° 01.00.260.002.1 du 12/11/2001, chapitre 5.

La piste prévue doit permettre de couvrir une distance d'au moins 5 chutes pour contrôler si les erreurs maximales tolérées sont respectées par le taximètre. La circulaire du 12/11/2001 reprend cette exigence de 5 chutes.

Il n'est pas précisé sur quel tarif se fait la vérification.

Avis de la SDM :

Le calculateur de prix des taximètres électroniques tient compte de la distance parcourue (donc de l'adaptation du taximètre au véhicule), du temps écoulé et des paramètres tarifaires (distances et temps unitaires, montants de la chute et de la prise en charge).

Les paramètres des tarifs programmés (3 ou 4 selon les régions) ne sont liés entre eux que par les dispositions fixées dans les différents arrêtés préfectoraux.

Dans la mesure où il est nécessaire d'introduire pour chaque tarif les données correspondantes (c'est à dire que le taximètre ne génère pas automatiquement certains tarifs à partir de l'introduction d'un ou deux), il pourrait paraître logique de vérifier tous les tarifs sur chaque taximètre. Une telle exigence serait sans doute exagérée, car :

- l'introduction des tarifs dans les taximètres est elle même contrôlée,
- il n'y a pas de raison que le taximètre calcule mal sur un tarif, alors qu'il calcule bien sur un autre.

En conséquence en ce qui concerne la tarification kilométrique, la vérification pourra se limiter au contrôle des erreurs maximales tolérées sur un seul tarif.

Les tarifs C et D sont les plus élevés. Ils nécessiteront les pistes d'essai les plus courtes toutefois ce choix pourrait conduire à ne pas pouvoir réaliser les essais dans des conditions satisfaisantes (voir ci après).

Il est également possible de réaliser l'essai dans la position "DU" ou "A PAYER" du taximètre, ce qui permet de s'affranchir des difficultés liées à la vitesse de changement d'entraînement. Dans ce cas, le tarif en cours prévu par la réglementation est le tarif A, lequel nécessite la piste d'essai la plus longue.

Le choix du tarif à retenir doit être laissé à l'appréciation des organismes et validé par le LNE ou la DRIRE en fonction des règles rappelées ci-dessous.

La zone d'acceptation correspondant à l'erreur maximale tolérée au tarif considéré doit être suffisamment longue pour permettre à l'opérateur de s'assurer que la 5^{ème} chute intervient à l'intérieur de cette zone.

En pratique l'opérateur chargé du contrôle devra surveiller alternativement l'affichage du taximètre et les repères marquant cette zone d'acceptation sur la piste. Il ne semble pas raisonnable de considérer que son temps de réaction pourra être inférieur à 1 seconde. Il en résulte que la longueur de la zone d'acceptation ne pourra pas être inférieure à la distance parcourue par le véhicule à la vitesse retenue pour l'essai pendant une seconde.

Il est rappelé que la vitesse de déplacement pour cet essai doit dans tous les cas être supérieure à la vitesse de changement d'entraînement (vitesse de conjonction obtenue en faisant le rapport entre le tarif horaire et le tarif kilométrique considéré). La valeur d'essai fixée par l'arrêté du 21 août 1980 (art. 4) est de 40 km/h \pm 5 km/h. Une valeur de vitesse d'essai différente peut être admise, sous réserve que l'organisme justifie cette valeur et qu'il n'y ait pas de risque de passer en dessous de la vitesse de conjonction, donc en en comptage "temps" au lieu de "distance".

Enfin, il est rappelé que **la vérification du comptage horaire des taximètres pourra se faire sur n'importe quel tarif**, véhicule immobile et sur au moins 3 chutes successives, afin de limiter le poids des erreurs de manipulation introduites par l'opérateur.



DIRECTION DE L'ACTION RÉGIONALE
ET DE LA PETITE ET MOYENNE INDUSTRIE

SOUS-DIRECTION DE LA MÉTROLOGIE

20, AVENUE DE SEGUR
F-75353 PARIS 07 SP

DARPMI/SDM/STA/CL/TAXIMETR/DRIREAUV.2

SDM.STA.2002 n° 020

Affaire suivie par C. LAGAUTERIE

Téléphone : 01 43 19 52 10

Télécopie : 01 43 19 65 01

Mél. : corinne.lagauterie@industrie.gouv.fr

<http://www.industrie.gouv.fr/metro>

Paris, le 8 janvier 2002

Le sous-directeur de la métrologie

à

Monsieur le directeur régional de
l'industrie, de la recherche et de
l'environnement
AUVERGNE

A l'attention de Monsieur le chef de la division Techniques industrielles et Energie

s/c du Secrétariat général des DRIRE

Par courrier du 20 décembre 2001, vous avez interrogé la sous direction de la métrologie sur l'éventuelle responsabilité des agents de l'Etat, en cas d'accident lors d'un contrôle de taximètre, dans la mesure où, pour la plupart des installateurs, la piste se trouve sur le domaine public et aura été acceptée par la DRIRE de même que le système qualité du vérificateur.

A toutes fins utiles, je vous rappelle que c'est bien la DRIRE qui aura agréé le vérificateur mais que c'est le LNE qui aura approuvé le système qualité de l'installateur.

En pratique, le système auquel vous faites référence ne diffère pas de ce qui se passait, précédemment, lors des vérifications primitives par les agents des DRIRE après installation et même lors des vérifications périodiques dans certains départements.

Ce sont les règles de circulation sur la voie publique qui restent applicables. Les procédures de l'installateur ou du vérificateur doivent les prendre en compte et le chauffeur du taxi doit les respecter lors du contrôle.

Bien entendu, il n'est pas envisageable d'accepter dans les dossiers une piste ou des procédures qui conduiraient à ne pas respecter le Code de la route.

Le sous-directeur de la métrologie

E. TROMBONE

Copie pour information LNE