

RAPPORT D'ETUDE

SYSTEME DE GESTION DES TAXIMETRES

CANQ
TR .
AP
SG
104

298537



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports



RAPPORT D'ETUDE
SYSTEME DE GESTION DES TAXIMETRES

Présenté au:
Directeur de la sécurité routière

Direction des systèmes de gestion
Dossier 901.72.0

Mai 1980

Préparé par: Madame Paule Savoie
Monsieur Daniel Caron
Monsieur Daniel Tardif

Service des systèmes et procédés

QMTRA

LANQ

TR

AP

SG

104

TABLE DES MATIERES

	Page
1. Exposé de la situation	2
2. Objectifs du mandat d'étude	3
3. Synthèse des travaux effectués	4
4. Constatations et problèmes	8
5. Conclusions	11
 <u>ANNEXES</u>	
Annexe I : Mandat d'étude	12
Annexe II : Compte rendu de réunion	
- Révision de l'orientation du mandat d'étude	17
- Lettre de Me Laflamme à M. Guy Vaillancourt	20
Annexe III: Description narrative du système actuel	
- Description générale	23
- Description détaillée	29
Annexe IV : Graphiques de fonctionnement du système actuel	63
Annexe V : Description des problèmes	67
Annexe VI : Structure de l'industrie du taxi	85
Annexe VII: Illustrations sur le taximètre et ses composantes	96

1. EXPOSE DE LA SITUATION

En 1973, lors de l'adoption du règlement 6 concernant le transport par véhicule-taxi, le Bureau des véhicules automobiles s'est vu confié une nouvelle responsabilité soit la gestion des taximètres.

Le directeur du Bureau des véhicules automobiles a donc désigné le Service de la vérification mécanique de la Direction de la sécurité routière pour effectuer cette nouvelle activité.

A l'exception du règlement 6, le Service de la vérification mécanique n'a été doté d'aucun encadrement administratif pour opérer efficacement le nouveau système.

L'absence de procédures, de directives et de formules causa certaines ambiguïtés qui s'accrochèrent lorsque le Bureau des véhicules automobiles désigna des personnes, extérieures au Ministère, pour effectuer le scellage des taximètres.

Afin d'évaluer la situation actuelle du système de "Gestion des taximètres", une étude a donc été confiée au Service des systèmes et procédés.

2. OBJECTIFS DU MANDAT D'ETUDE

2.1 Objectif général

Le mandat a pour objectif général de recommander les modifications à apporter au système actuel de gestion des taximètres, afin d'en assurer une meilleure efficacité.

2.2 Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques sont:

Etape 1: Décrire le système actuel de gestion des taximètres;

Etape 2: Identifier les problèmes reliés au système actuel;

Etape 3: Procéder à l'analyse des hypothèses de solution;

Etape 4: Elaborer une conception et une documentation administrative du système répondant aux besoins du client.

2.3 Objectifs du présent rapport

Les objectifs du présent rapport sont de réaliser les étapes 1 et 2 du mandat:

- Décrire le système actuel de gestion des taximètres;
- Identifier les problèmes reliés au système actuel.

(A l'annexe 1, page 13, nous joignons le mandat d'étude et le plan de travail)

3. SYNTHESE DES TRAVAUX EFFECTUES

Les activités réalisées au cours de la première partie de l'étude se résument aux étapes suivantes:

- 1- Recherche d'informations
- 2- Mise au point sur le mandat
- 3- Description du système actuel
- 4- Identification des problèmes

3.1 Recherches d'informations

La cueillette d'informations s'est réalisée par l'obtention de documents administratifs et par des rencontres avec des personnes ressources.

3.1.1 Obtention de documents administratifs

Nous avons consulté plusieurs documents administratifs obtenus auprès d'organismes impliqués, directement ou indirectement, dans la gestion des taximètres.

Ces principaux documents sont:

- Le Rapport Contax; le Guide du taxi; le rapport sur l'industrie du taxi CGGL (Direction des communications);
- Le Rapport préliminaire du règlement sur l'exploitation des taxis et le rapport de pré-implantation de la même étude (Service des systèmes et méthodes);
- Le Règlement 6 sur le taxi; la loi 23; la loi des poids et mesures et le Code de la route.

3. SYNTHESE DES TRAVAUX EFFECTUES (suite)

3.1.2 Rencontres avec les personnes ressources

- Des informations sur la législation, les normes, les permis de taxi et les tarifs ont été obtenues auprès des organismes suivants:
 - Les Services du contentieux (ville de Québec et Montréal, ministère des Transports)
 - La Commission des transports du Québec
 - L'Office des normes du gouvernement canadien
 - Le Conseil canadien des normes
 - Le Bureau de normalisation du Québec
 - Le ministère de la Consommation et des corporations du Canada
 - L'Association des taxis CO-OP
- Des réunions ont eu lieu afin de documenter notre dossier sur la gestion des taximètres:

Direction de la sécurité routière:

Les réunions avec messieurs Donald Plante, Guy Vaillancourt et Edouard St-Gelais nous ont renseignés sur l'industrie du taxi, le scellage et le fonctionnement des taximètres.

Horlogers accrédités:

Des visites chez trois horlogers accrédités nous ont informés:

- des avantages et des désavantages des différents taximètres disponibles sur le marché;
- de l'aspect technique des taximètres;
- de la méthode de scellage.

3. SYNTHESE DES TRAVAUX EFFECTUES (suite)

Direction du contrôle des lois et règlements de transport:

Monsieur Claude Parent, inspecteur de la région de Québec et son homologue de la région de Montréal, monsieur Marc Lacombe, nous ont expliqué leur rôle dans l'application du règlement 6.

Direction du transport terrestre des personnes:

Monsieur Jean-Jacques Milot, de la Division du taxi, nous a renseignés sur la situation existant dans la région de Montréal.

Direction des acquisitions:

Monsieur Pierre Lapointe, chef du Service de l'arpentage foncier nous a instruits sur le rôle et les responsabilités de son service concernant l'arpentage du kilomètre étalon.

3.2 Mise au point sur le mandat

Une rencontre avec monsieur Jacques Girard, directeur de la Sécurité routière, a permis de préciser l'étendue du mandat. Le compte rendu de cette réunion est à la page 17 de l'annexe II.

3.3 Description du système actuel

Afin de situer le système, nous avons fait un résumé décrivant le fonctionnement de l'industrie du taxi. Cette synthèse apparaît à l'annexe VI, page 85.

Par la suite, nous avons procédé à la description du système actuel qui s'est effectuée en deux phases:

- a) Elaboration de trois graphiques de fonctionnement représentant les trois grandes activités:
 - accréditation de l'horloger
 - scellage des taximètres
 - inspection des taximètres

(Voir annexe IV, page 63).

3. SYNTHESE DES TRAVAUX EFFECTUES (suite)

- b) Rédaction de la description générale et détaillée du système

(Voir annexe III, page 22).

3.4. Identification des problèmes

Les étapes antérieures nous ont finalement permis d'identifier les problèmes reliés au système actuel de gestion des taximètres (Voir l'annexe V, page 67).

4. CONSTATATIONS ET PROBLEMES

Ce chapitre présente la synthèse des constatations et problèmes décrits à l'annexe V, page 67 à 84.

CONSTATATIONS

PROBLEMES

Description générale du système actuel

Description générale du système actuel

1. Objectifs

Certains objectifs spécifiques actuels ne permettent pas aux gestionnaires de la Direction de la sécurité routière d'atteindre l'objectif général du système qui est d'"Assurer la gestion efficace des taximètres selon les normes du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi". Ainsi:

- . L'objectif "Sceller la transmission" ne fait pas partie des objectifs spécifiques.
- . L'objectif "Faire le constat du scellage dans le cahier tenu à cette fin" est atteint partiellement.

2. Responsabilités

En se référant au plan d'organisation du ministère des Transports, on constate que le Service de la vérification mécanique doit:
"...Dans le cas des taxis, vérifier le fonctionnement des taximètres et les sceller s'ils sont conformes..."

Mais le directeur du Bureau des véhicules automobiles accrédita des personnes extérieures au Ministère, pour réaliser ces tâches. Cette modification engendra une nouvelle activité qui est l'"Accréditation des horlogers".

1. Objectifs

Certains objectifs spécifiques sont en pratique inapplicables, et d'autres ne sont atteints que partiellement.

- . Le scellage de la transmission occasionnerait de sérieuses difficultés d'application et de contrôle.
- . Le cahier d'attestation du scellage, prévu au règlement, n'existe pas. La seule preuve de constatation est une vignette apposée sur le taximètre après le scellage.

2. Responsabilités

Comme cette nouvelle responsabilité n'a pas été greffée au plan d'organisation du ministère des Transports, l'accréditation des horlogers n'a donc pas été attitrée officiellement au Service de la vérification mécanique.

4. CONSTATATIONS ET PROBLEMES (suite)

CONSTATATIONS

PROBLEMES

Description détaillée du système actuelDescription détaillée du système actuel1. Accréditation de l'horloger

Le processus administratif pour accréditer des horlogers n'est pas structuré. Nous avons noté l'absence de:

- . formules officielles de demande d'accréditation
- . de procédures d'accréditation
- . de critères d'admissibilité pour devenir horloger accrédité

De plus, aucun processus de contrôle n'est établi afin de vérifier la qualité du travail des horlogers.

2. Scellage des taximètres

Les horlogers ne reçoivent aucune documentation écrite (manuel de l'utilisateur) pour les guider dans le scellage des taximètres.

Chaque horloger travaille selon sa méthode étant donné l'absence de directives du Bureau des véhicules automobiles.

3. Kilomètre étalon

Aucune directive n'oblige les horlogers à parcourir le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude des taximètres. De plus, les horlogers n'ont pas tous à leur disposition un kilomètre étalon arpenté officiellement par le ministère des Transports.

1. Accréditation de l'horloger

Le Bureau des véhicules automobiles n'a pas défini ses besoins concernant l'accréditation des horlogers de telle sorte qu'il ne peut exercer une gestion adéquate de ce dossier.

2. Scellage des taximètres

L'horloger ne se sent pas tellement impliqué vis-à-vis les responsabilités qu'on lui demande d'assumer. De plus, le Bureau des véhicules automobiles n'exerce aucun contrôle sur la qualité du travail de l'horloger.

3. Kilomètre étalon

Comme les horlogers ne parcourent pas tous le kilomètre étalon, ils ne sont pas assurés de l'exactitude des taximètres scellés.

4. CONSTATATIONS ET PROBLEMES (suite)

CONSTATATIONS

Description détaillée du système actuel4. Inspection des taximètres

Le Service de l'inspection ne possède pas le nombre suffisant de taximètres pour inspecter régulièrement les taximètres des véhicules-taxis.

5. Législation

Le scellage des taximètres est régi par le règlement 6 concernant le transport par véhicule-taxi. Ce règlement renferme certains articles qui ne sont pas mis en application présentement:

- . La transmission n'est pas scellé.
- . Les horlogers ne remplissent pas le cahier conçu pour faire le constat du scellage des taximètres...

6. Homologation

Il n'existe aucune norme dans la fabrication des taximètres car cet instrument est exclu de la loi des poids et mesures.

PROBLEMES

Description détaillée du système actuel4. Inspection des taximètres

Le Service de l'inspection ne dispose pas de ressources matérielles nécessaires pour inspecter régulièrement les taximètres des véhicules-taxis.

5. Législation

Certains articles du règlement 6 se rapportant aux taximètres ne sont pas observés:

- . d'une part, certains articles sont difficilement applicables.
- . d'autre part, le Bureau des véhicules automobiles n'a pas mis en place de mécanismes facilitant l'application de ce règlement.

6. Homologation

Il n'existe pas de contrôle gouvernemental sur la qualité des taximètres disponibles sur le marché.

5. CONCLUSIONS

La présente étude sur le scellage des taximètres nous permet de soumettre à votre attention les principales conclusions suivantes:

1. Les unités administratives impliquées dans le dossier du scellage des taximètres, soit la Direction de la sécurité routière et la Direction du transport terrestre des personnes, devraient travailler conjointement à la refonte actuelle du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi.
2. Suite à ce consensus, la deuxième phase du mandat devrait s'amorcer afin d'élaborer des solutions aux problèmes déjà identifiés.
3. Finalement avant de structurer les activités reliées au scellage des taximètres, la Direction du Bureau des véhicules automobiles devrait définir clairement les objectifs du système et les responsabilités des unités administratives impliquées dans ce dossier.

ANNEXE I

Mandat d'étude



UNITÉ ADMINISTRATIVE REQUÉRANTE

Nom Direction Sécurité routière

Adresse

ÉTUDE / SYSTÈME / TRAVAIL

Titre Système de gestion des taximètres

Objectif Recommander les modifications à apporter au système actuel de gestion des taximètres

ÉTENDUE

- Description du système actuel existant
- Description de la problématique
- Conception et documentation administrative du système répondant aux besoins

MODE D'INTERVENTION

Des analystes du Service des systèmes et procédés réaliseront ce travail en collaboration avec le représentant désigné de la Direction Sécurité routière.

AUTRE(S) SECTEUR(S) CONCERNÉ(S)

- Direction du contrôle des lois et règlements de transport
- Direction du transport terrestre des personnes

ECHÉANCIER

Date début : 80-01-15

Date fin : 80-03-31

AUTORISATION

Direction requérante :

Jacques Duro

Date

24/03/03

Direction Système de gestion

Raymond Villeneuve

Date

80-03-10

Assignation de travail

Dossier: 901.72.0

Travail: Reviser le système de gestion des taximètres actuel afin de recommander les modifications à apporter pour en améliorer l'efficacité et assurer le contrôle.

Etapes à suivre:

1. Description du système actuel (rapport d'étape)
2. Description de la problématique et analyse d'hypothèses de solution (rapport d'étape)
3. Conception et documentation administrative du système répondant aux besoins. (rapport d'étude)

Echéancier: 1980-03-31

Equipe de travail:

Direction Sécurité routière

Donald Plante

Service des Systèmes et Procédés

Daniel Caron (chargé de projet)

Daniel Tardif

CHARTRE DES ACTIVITÉS DU MANDAT

Date 1980-03-19

Date (planification originale)
1980-01-17

Projet ou étude
Système de gestion des taximètres

N° dossier
901.72.0

Ressources	JANVIER			FEVRIER				MARS				AVRIL				
	14	21	18	4	11	18	25	3	10	17	24	31	7	14	21	28
ETAPE 1																
1- Prendre connaissance de la documentation existante	X	X	X	X	X	X		X	X							
- Rapports de 1973																
- Règlement #4, #6																
- Loi des poids et mesures (loi Fédérale)																
- Code de la route																
2- Description sommaire du fonctionnement de l'industrie du taxi	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
3- Description du système actuel	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
3.1 Description narrative																
3.2 Graphique de chaminement																
4- Rédaction du rapport d'étape 1																
ETAPE 2																
5- Description des problèmes actuels																
6- Analyse des hypothèses de solution																
7- Elaboration du concept administratif																
8- Rédaction du rapport d'étape 2																
ETAPE 3																
9- Rédaction de la documentation générale																
10- Rédaction de la documentation opérationnelle																
11- Préparation du Manuel de l'utilisateur																
12- Rédaction du rapport final																

ANNEXE II

Compte rendu de réunion



Date 1980-02-27

Endroit Service des systèmes et procédés
930, chemin Ste-Foy

Rédigé par Daniel Tardif

Daniel Tardif
Signature

Objet Dossier 901.72.0 - Scellage des taximètres

But - Renseigner messieurs Jacques Girard et Guy Vaillancourt sur le travail et les étapes effectuées jusqu'à ce jour (Description de la situation actuelle)

- Préciser l'orientation du mandat (Etapes 2 et 3 du mandat)

Etaient présents	Messieurs: Daniel Caron	Service des systèmes et procédés
	Jacques Girard	Direction de la Sécurité routière
	Donald Plante	Direction de la Sécurité routière
	Madame: Paule Savoie	Service des systèmes et procédés
	Messieurs: Jacques Sirois	Service des systèmes et procédés
	Daniel Tardif	Service des systèmes et procédés
	Guy Vaillancourt	Service de la Vérification mécanique

Copie à tous les participants

Messieurs: Gaston Magnan
Mario Dubé

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.

Objet Dossier 901.72.0 - Scellage des taximètres

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>1- <u>Présentation</u></p> <p>Monsieur Jacques Sirois a expliqué le but de la réunion. Selon monsieur Sirois, il est important pour l'équipe de travail de connaître, à ce stade-ci de l'étude, l'orientation que veut donner la Direction de la sécurité routière à ce dossier.</p> <p>2- <u>Travaux effectués et futurs</u></p> <p>Monsieur Daniel Caron a expliqué à l'aide du plan de réunion (annexe 1) les différentes opérations de la cueillette des données. La cueillette des données s'est effectuée de deux façons:</p> <p>a) par une prise de connaissance des différents documents législatifs et administratifs reliés aux taximètres.</p> <p>b) par des rencontres et entrevues avec les personnes impliquées dans le domaine du taximètre.</p> <p>Suite à la cueillette des données, un plan pour le rapport d'étape 1 décrivant la situation actuelle a été proposé. Le rapport comprendra 5 chapitres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horlogers - Matériel - Scellage du taximètre - Inspection - Vérification mécanique <p>Finalement, monsieur Caron a soulevé les interrogations concernant l'orientation et les étapes futures du mandat.</p>		

Objet Dossier 901.72.0 - Scellage des taximètres

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>3- <u>Position de la Direction de la Sécurité routière</u></p> <p>Il a été convenu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'équipe de travail n'ira pas davantage dans les détails. L'information recueillie semble suffisante pour l'instant. - la description des problèmes existants serait incluse au premier rapport d'étape du mandat et que toutes décisions ultérieures concernant la poursuite de l'étude devront être prises par la Direction générale du B.V.A. - quelque soit les décisions des autorités supérieures, monsieur Girard désire structurer davantage les mécanismes de sa direction dans le dossier des taximètres. - monsieur Jean-Jacques Milot de la Direction du transport terrestre des personnes serait une personne intéressante à rencontrer pour compléter nos informations. 		
<p>4- <u>Conclusion</u></p> <p>Les actions suivantes devront être prises:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monsieur Guy Vaillancourt fera parvenir à l'équipe de travail l'étude concernant les statistiques sur les horlogers. - Monsieur Donald Plante se procurera la lettre de Me Laflamme déléguant certaines responsabilités à monsieur Guy Vaillancourt dans le domaine du taximètre. - Monsieur Daniel Caron contactera monsieur Jean-Jacques Milot pour planifier une rencontre prochaine. <p>N.B.: L'étude que monsieur Vaillancourt désirait nous faire parvenir était celle du rapport Contax, or l'équipe a en main le document. L'action de monsieur Vaillancourt est donc annulée.</p>	<p>Guy Vaillancourt</p> <p>Donald Plante</p> <p>Daniel Caron</p>	

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

DIRECTION DU BUREAU
DES VÉHICULES
AUTOMOBILES

880, CHEMIN STE-FOY
QUÉBEC 6

Le 27 mars 1974

A: Monsieur Guy Vaillancourt, ing.
Chef de la division de l'Inspection
mécanique sectorielle

DE: Ghislain K.-Laflamme, avocat

Comme vous le savez, nous devons inspecter et sceller le
taximètre des véhicules taxis.

En vertu de l'article 6.28 du Règlement 6, vous êtes
désigné, de même que les personnes de votre service que
vous affecterez à cette tâche, pour effectuer le scellage
des taximètres, en vertu du Règlement 6 et pour effectuer
toute inspection mécanique requise par le Règlement 6 et
par l'Arrêté en conseil 1464 du 30 mai 1967.

De plus, lorsqu'un véhicule ne rencontrera pas les spéci-
fications minimales de sécurité, vous devrez retirer immé-
diatement, en vertu de l'article 15 du code de la route,
les plaques d'immatriculation du véhicule concerné.

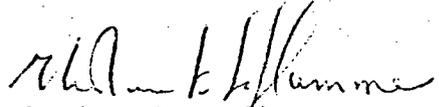
La plaque d'immatriculation sera temporairement remplacée
par le certificat d'immatriculation temporaire prévu
au Règlement 3, chapitre 4, section 2, et cela sans frais.

Les opérations de vérifications effectuées devront être
constatées sur la formule conçue à cette fin, qui devra
être remise au propriétaire comme étant partie du Cahier
prévu à l'article 6.28.

De plus, vous devrez me faire rapport des opérations que
vous aurez effectuées.

Je compte sur votre collaboration habituelle.

Le Directeur du Bureau des véhicules automobiles,


Ghislain K.-Laflamme, avocat
Directeur général

ANNEXE III

Description narrative du système actuel

TABLE DES MATIERES

	Page
1. Description générale	
1- Objectifs	24
2- Concepts de base	25
3- Responsabilités	26
4- Fonctionnement	27
5- Diagramme général de fonctionnement	28
2. Description détaillée	
1- Accréditation des horlogers	30
2- Scellage des taximètres	35
3- Inspection des taximètres	42
4- Législation et homologation dans le domaine du taximètre	45
5- Fonctionnement d'un taximètre	54
6- Comparaison des taximètres mécanique et électronique	60

Description générale

DESCRIPTION GENERALE

1- OBJECTIFS

1.1 Objectif général

Assurer la gestion efficace des taximètres selon les normes du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi.

1.2 Objectifs spécifiques

- Accréditer des personnes, spécialement désignées par le directeur du Bureau des véhicules automobiles, pour sceller les taximètres.
- Vérifier l'exactitude des taximètres des véhicules-taxis.
- Ajuster les taximètres conformément aux taux et tarifs en vigueur.
- Sceller les taximètres.
- Faire le constat du scellage dans le cahier tenu à cette fin.
- Inspecter les taximètres.

DESCRIPTION GENERALE

2- CONCEPTS DE BASE

Le système s'appuie sur:

- 2.1 L'article 6.7 du règlement 6 stipulant que dans une agglomération de plus de 25 000 habitants, tout propriétaire doit munir son véhicule-taxi d'un taximètre conformément au présent règlement.
- 2.2 L'article 6.8 du règlement 6 exigeant qu'un taximètre soit agréé et scellé par le directeur du Bureau des véhicules automobiles ou par une personne spécialement désignée par ce dernier.
- 2.3 L'article 6.28 du règlement 6 stipulant que tout propriétaire d'un véhicule-taxi doit, tous les 6 mois soumettre le taximètre et la transmission de son véhicule à une inspection afin d'ajuster le taximètre conformément aux tarifs en vigueur, sceller le taximètre et la transmission et en faire le constat dans le cahier tenu à cette fin.
- 2.4 L'article 6.29 du règlement 6 stipulant que tout propriétaire d'un véhicule-taxi doit faire réajuster, révérifier et resceller le taximètre et la transmission de son véhicule:
 - a) dans les 30 jours de la mise en vigueur de toute modification de tarif décrété par la Commission des transports.
 - b) immédiatement après tout remplacement, réparation ou modification du taximètre ou de la transmission.
 - c) après tout changement à la circonférence des pneus, sauf le cas d'usure normale des pneus, ou celui du remplacement des pneus d'été par des pneus d'hiver ou vice versa.

DESCRIPTION GENERALE

3- RESPONSABILITES

3.1 Directeur général du Bureau des véhicules automobiles

- Désigne des personnes pour sceller les taximètres des véhicules-taxis.

3.2 Direction de la sécurité routière

- Effectue, pour le directeur général, les tâches administratives reliées à l'accréditation des horlogers.
- Distribue le matériel de scellage aux horlogers accrédités.

3.3 Direction du transport terrestre des personnes

- Elabore des politiques et des règlements relatifs au scellage des taximètres.

3.4 Direction du contrôle des lois et règlements

- S'assure du respect du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi en effectuant des vérifications auprès des propriétaires de véhicules-taxis.

DESCRIPTION GENERALE4- FONCTIONNEMENT

Nous distinguons trois groupes d'activités (sous-systèmes) dans la gestion des taximètres:

a) L'accréditation de l'horloger

Les opérations suivantes sont effectuées dans ce sous-système:

- Demande originale de l'accréditation
- Renouvellement annuel de l'accréditation
- Demande de matériel

b) Scellage des taximètres

Les opérations suivantes sont effectuées dans ce sous-système:

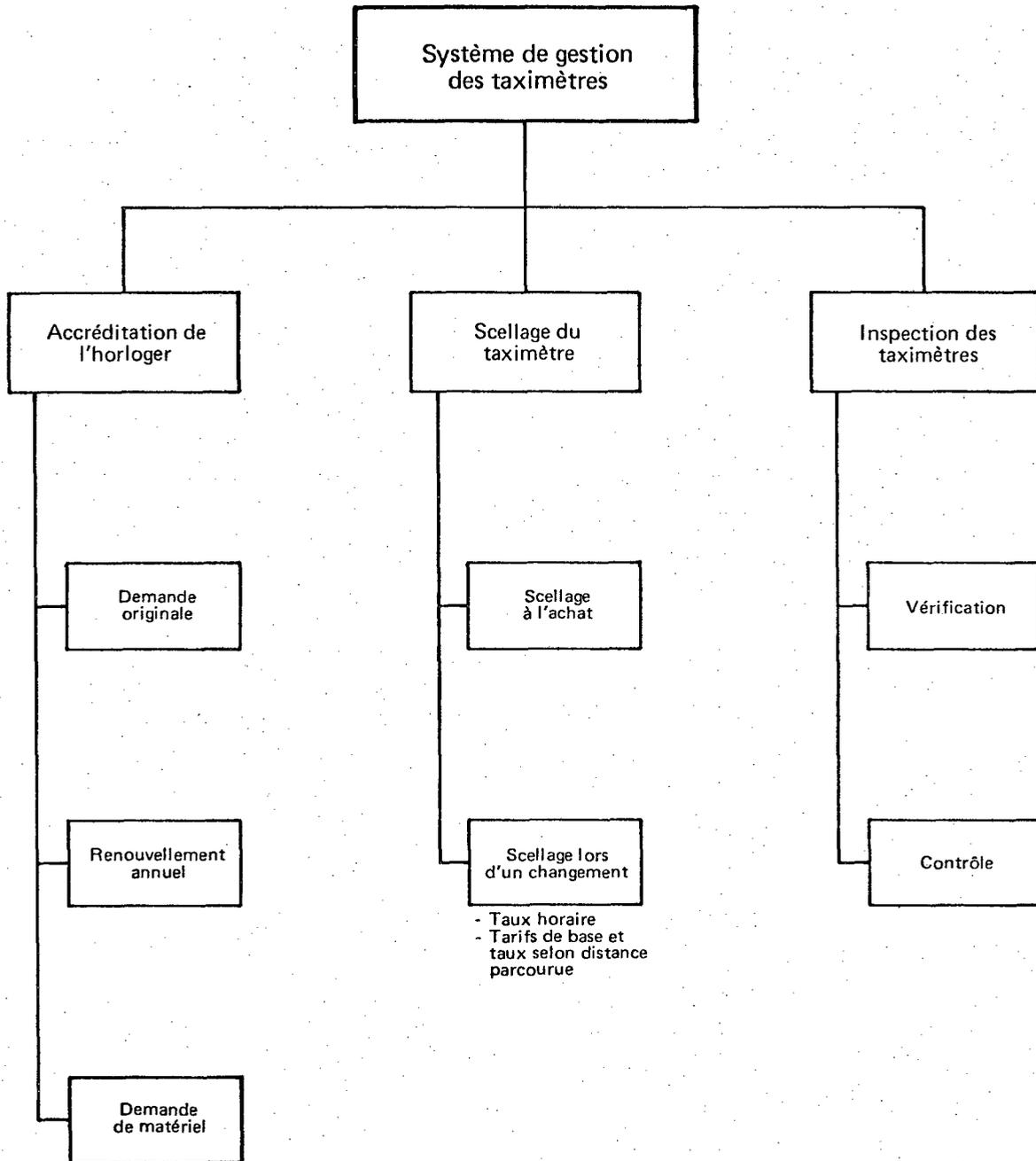
- Scellage lors de l'achat d'un taximètre
- Scellage lors d'un changement:
 - 1) de taux horaire
 - 2) de tarif de base ou du taux selon la distance parcourue

c) L'inspection des taximètres

Les opérations suivantes sont effectuées dans ce sous-système:

- Vérification (du taximètre en conformité avec le règlement 6)
- Contrôle (s'il y a lieu, du respect de l'avis émis lors de la vérification)

DIAGRAMME GÉNÉRAL DE FONCTIONNEMENT



Description détaillée

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Accréditation des horlogers*
PROCEDURE: Demande originale

1. L'horloger transmet, à la Direction de la sécurité routière, une demande d'autorisation afin de sceller les taximètres.
2. Sur réception de cette lettre, la Direction de la sécurité routière demande un numéro de directive légale, au directeur du Bureau des véhicules automobiles, et prépare la lettre d'accréditation.
3. La Direction de la sécurité routière transmet la lettre d'accréditation au directeur du Bureau des véhicules automobiles pour approbation et signature.
4. Au retour de la lettre d'accréditation signée du directeur, la Direction de la sécurité routière prépare:
 - . 4 photocopies de la lettre d'accréditation
 - . 2 copies de la lettre d'explication
 - . 1 formule d'assermentation
5. La Direction de la sécurité routière transmet à l'horloger:
 - . 3 photocopies de la lettre d'accréditation
 - . 1 copie de la lettre d'expédition
 - . 1 formule d'assermentation

* Voir le graphique de cheminement correspondant, annexe IV, page 64

DESCRIPTION DETTAILEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Accréditation des horlogers
PROCEDURE: Demande originale (suite)

6. La Direction de la sécurité routière classe au dossier:
 - . 1 photocopie de la lettre d'accréditation
 - . 1 copie de la lettre d'explication
7. La Direction de la sécurité routière retourne au directeur du Bureau des véhicules automobiles:
 - . L'original de la lettre d'accréditation
8. Sur réception des documents énumérés à l'action 5, l'horloger signe la formule d'assermentation et la retourne à la Direction de la sécurité routière:
9. Au retour de la formule d'assermentation, la Direction de la sécurité routière:
 - . Classe la formule d'assermentation dans le dossier de l'horloger
 - . Prépare le matériel nécessaire au scellage tel que: pince, plombs, broches et vignettes
 - . Annote le dossier
 - . Expédie le matériel

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Accréditation de l'horloger
PROCEDURE: Renouvellement annuel

1. Vers le 15 octobre de chaque année, la Direction de la sécurité routière prépare les lettres de renouvellement d'accréditation pour la signature du directeur du Bureau des véhicules automobiles.
2. Au retour des lettres d'accréditation, signées du directeur, la Direction de la sécurité routière prépare pour chacun des horlogers:
 - . 4 photocopies de chacune des lettres d'accréditation
 - . 2 copies de la lettre d'explication
 - . 1 formule d'assermentation
3. Transmet à chacun des horlogers:
 - . 3 photocopies de la lettre d'accréditation
 - . 1 copie de la lettre d'explication
 - . 1 formule d'assermentation
4. Classe dans chacun des dossiers:
 - . 1 photocopie de la lettre d'accréditation
 - . 1 copie de la lettre d'explication

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Accréditation des horlogers
PROCEDURE: Renouvellement annuel (suite)

5. Retourne au directeur du Bureau des véhicules automobiles:
 - . l'original du renouvellement de l'accréditation
6. Sur réception des documents énumérés à l'action 3, l'horloger signe la formule d'assermentation et la retourne à la Direction de la sécurité routière.
7. Au retour de la formule d'assermentation, la Direction de la sécurité routière:
 - . classe la formule d'assermentation dans le dossier de l'horloger

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Accréditation des horlogers
PROCEDURE: Demande de matériel

1. Sur épuisement du matériel requis pour le scellage des taximètres, l'horloger fait une demande de matériel (broches, plombs et vignettes) à la Direction de la sécurité routière.
2. Sur réception de la demande de matériel de l'horloger, la Direction de la sécurité routière:
 - . expédie le matériel à l'horloger
 - . note au dossier de l'horloger la quantité de matériel expédié

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres*
PROCEDURE: Scellage des taximètres à l'achat

N.B. Lorsqu'un propriétaire de véhicule-taxi achète un taximètre, les opérations effectuées par l'horloger sont les suivantes:

1. Installation du taximètre

1.1 Pour le taximètre mécanique

- 1.1.1 Ajuste le mécanisme servant au calcul de la distance.
- 1.1.2 Ajuste le système d'horlogerie servant au calcul du temps à l'aide du chronomètre.
- 1.1.3 Installe une boîte de réduction pour raccorder le taximètre à l'engrenage de la transmission. (Voir illustration 5, page 100)
- 1.1.4 Lorsque le taximètre est connecté, l'horloger parcourt le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude de l'ajustement du taximètre.
- 1.1.5 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre.

* Voir le graphique de cheminement correspondant à l'annexe IV, page 65.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Scellage des taximètres à l'achat (suite)

1.2 Pour le taximètre électronique

- 1.2.1 Installe dans le taximètre un circuit intégré contenant les tarifs en vigueur.
- 1.2.2 Installe un oeil magnétique pour raccorder le taximètre à l'engrenage de la transmission.
- 1.2.3 Lorsque le taximètre est connecté, l'horloger parcourt le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude de l'ajustement du taximètre.
- 1.2.4 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre

2. Ajustement du taximètre

2.1 Si le taximètre n'est pas conforme

- 2.1.1 Procède à un réajustement:
 - . soit en modifiant le mécanisme du taximètre (mécanique) ou en changeant un circuit intégré du taximètre (électronique).
 - . soit en demandant au chauffeur de taxi de faire modifier la roue d'engrenage de la transmission (Voir illustration 4, page 99).
- 2.1.2 Vérifie, de nouveau, l'ajustement du taximètre en parcourant le kilomètre étalon.
- 2.1.3 Scelle le taximètre lorsqu'il est conforme.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Scellage des taximètres à l'achat (suite)

2.2 Si le taximètre est conforme

2.2.1 Scelle le taximètre (Voir illustration 3, page 98):

- . insère une broche à travers un plomb
- . aplatit le plomb à l'aide de pinces empreintes du matricule de l'horloger

2.2.2 Certifie que le taximètre est ajusté et scellé correctement en inscrivant sur une vignette:

- . son numéro matricule
- . la date du scellage

2.2.3 Appose la vignette sur le taximètre (Voir illustration 7, page 102)

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Changement de taux horaire

N.B. Lors d'un changement de taux horaire, le chauffeur de taxi doit se rendre chez un horloger accrédité, afin de faire modifier son taximètre selon les nouveaux taux en vigueur.

La procédure à suivre, par un horloger, lors d'un changement de taux horaire consiste à:

1. Modification du taximètre

1.1 Pour le taximètre mécanique

- 1.1.1 Modifie le système d'horlogerie du taximètre.
- 1.1.2 Vérifie l'ajustement du temps à l'aide d'un chronomètre.
- 1.1.3 Parcourt le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude du taximètre.
- 1.1.4 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre.

1.2 Pour le taximètre électronique

- 1.2.1 Change le circuit intégré contenant l'ancien taux horaire et le remplace par un circuit contenant le nouveau taux horaire.
- 1.2.2 Parcourt le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude du taximètre.
- 1.2.3 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Changement de taux horaire (suite)

2. Ajustement du taximètre

2.1 Si le taximètre n'est pas conforme

- 2.1.1 Procède à un réajustement du taximètre.
- 2.1.2 Vérifie, de nouveau, l'ajustement du taximètre en parcourant le kilomètre étalon.
- 2.1.3 Scelle le taximètre lorsqu'il est conforme.

2.2 Si le taximètre est conforme

- 2.2.1 Scelle le taximètre:
 - . insère une broche à travers un plomb.
 - . aplatit le plomb à l'aide de pinces empreintes du matricule de l'horloger.
- 2.2.2 Certifie que le taximètre est ajusté et scellé correctement en inscrivant sur une vignette:
 - . son numéro matricule
 - . la date du scellage
- 2.2.3 Appose la vignette sur le taximètre.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Changements de tarifs de base ou du taux selon
la distance parcourue

N.B. La procédure à suivre, par un horloger, lors d'un changement de tarif de base ou du taux selon la distance parcourue consiste à:

1. Modification du taximètre

1.1 Pour le taximètre mécanique:

- 1.1.1 Modifie le mécanisme du taximètre servant au calcul de la distance.
- 1.1.2 Vérifie l'ajustement de la distance à l'aide d'un simulateur.
- 1.1.3 Parcourt le kilomètre étalon pour vérifier l'exactitude du taximètre.
- 1.1.4 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre.

1.2 Pour le taximètre électronique:

- 1.2.1 Change le circuit intégré contenant les anciens tarifs de base et le remplace par un circuit contenant les nouveaux tarifs de base.
- 1.2.2 Parcourt le kilomètre étalon pour vérifier l'exactitude du taximètre.
- 1.2.3 Passe à l'action 2: Ajustement du taximètre.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Scellage des taximètres
PROCEDURE: Changements de tarifs de base ou du taux selon la distance parcourue (suite)

2. Ajustement du taximètre

2.1 Si le taximètre n'est pas conforme

- 2.1.1 Procède à un réajustement du taximètre.
- 2.1.2 Vérifie, de nouveau, l'ajustement du taximètre en parcourant le kilomètre étalon.
- 2.1.3 Scelle le taximètre lorsqu'il est conforme.

2.2 Si le taximètre est conforme

- 2.2.1 Scelle le taximètre:
 - . insère une broche à travers un plomb
 - . aplatit le plomb à l'aide de pinces empreintes du matricule de l'horloger
- 2.2.2 Certifie que le taximètre est ajusté et scellé correctement en inscrivant sur une vignette:
 - . son numéro
 - . la date du scellage
- 2.2.3 Appose la vignette sur le taximètre.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Inspection des taximètres*
PROCEDURE: Vérification

N.B. Selon l'article 39 du règlement 6; "tout agent de la paix ou tout fonctionnaire du ministère des Transports doit stopper ou faire stopper tout véhicule-taxi non conforme".

En pratique, les surveillants routiers procèdent à des inspections de taximètres soit à la pige, soit sur réception d'une plainte.

Le surveillant routier procède aux opérations suivantes:

1. Inspection du taximètre

1.1 Inspecte le taximètre du véhicule-taxi.

1.2 Inscrit dans un registre quotidien

- . l'heure et la date de la vérification
- . le nom du propriétaire du véhicule-taxi intercepté
- . l'endroit de la vérification
- . l'immatriculation du véhicule-taxi
- . le numéro du permis de chauffeur de taxi
- . le numéro de l'enquête (si c'est à la suite d'une plainte)
- . le résultat de l'inspection

* Voir le graphique de cheminement correspondant à l'annexe IV, page 66.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Inspection des taximètres
PROCEDURE: Vérification (suite)

2. Si le taximètre n'est pas conforme (infraction)

2.1 Prépare un rapport de constatation en 4 copies

- . 2 copies du rapport de constatation sont expédiées au Contentieux.
- . 1 copie du rapport de constatation est expédiée au Service du registraire pour classement.
- . 1 copie du rapport de constatation est conservée au Service de l'inspection pour un contrôle postérieur.

2.2 Demande au propriétaire du véhicule-taxi de se rendre chez un horloger accrédité afin de faire sceller et/ou ajuster le taximètre de son véhicule-taxi.

2.3 Sur réception du rapport de constatation, le Contentieux:

- . prépare un avis de paiement, afin de réclamer du propriétaire du véhicule-taxi une amende, correspondant à l'évaluation de l'infraction commise.
- . expédie l'avis de paiement au propriétaire du véhicule-taxi.

DESCRIPTION DETAILLEE

SYSTEME: Gestion des taximètres
SOUS-SYSTEME: Inspection des taximètres
PROCEDURE: Contrôle

1. Contrôle

1.1 L'inspecteur effectue un contrôle pour vérifier si le propriétaire du véhicule-taxi a fait sceller et/ou ajuster son taximètre.

2. Si le taximètre n'est pas conforme (infraction)

2.1 Exige que le propriétaire du véhicule-taxi se rende chez un horloger accrédité afin de faire sceller et/ou ajuster le taximètre de son véhicule.

2.2 Prépare un nouveau rapport de constatation en 4 copies

- . 2 copies du rapport de constatation sont expédiées au Contentieux
- . 1 copie du rapport de constatation est expédiée au Service du registraire pour classement.
- . 1 copie du rapport de constatation est conservée au Service de l'inspection pour un contrôle postérieur.

2.3 Sur réception du nouveau rapport de constatation, le Contentieux:

- . prépare un nouvel avis de paiement, afin de réclamer du propriétaire du véhicule-taxi une amende, correspondant à l'évaluation de l'infraction commise.
- . expédie l'avis de paiement au propriétaire du véhicule-taxi.

LEGISLATION ET HOMOLOGATION DANS

LE DOMAINE DU TAXIMETRE

LEGISLATION ET HOMOLOGATION DANS LE DOMAINE DU TAXIMÈTRE

INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous poursuivons trois objectifs:

- 1- Présenter un bref historique de la législation dans le scellage des taximètres
- 2- Identifier les lois et règlements actuels reliés au scellage des taximètres
- 3- Décrire la situation actuelle dans l'homologation des taximètres

1. HISTORIQUE

Du début de l'année 1946 jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement 6 en 1973, le scellage des taximètres était sous la juridiction des municipalités. Celles-ci avaient adopté des règlements afin de préciser aux propriétaires de véhicules-taxis leurs obligations concernant l'utilisation d'un taximètre. Le scellage et l'inspection des taximètres étaient effectués par les corps policiers des municipalités. Dans les grandes villes telles que Québec et Montréal, une équipe de policiers était attitrée à temps plein à ce travail.

Depuis 1973, suite à l'adoption du règlement 6, la responsabilité du scellage et de l'inspection des taximètres, a été confiée au ministère des Transports. C'est la Direction de la sécurité routière qui assume la responsabilité du scellage des taximètres. L'inspection des taximètres a été confiée à la Direction du contrôle des lois et règlements de transport qui veille à l'application du règlement 6.

2. LEGISLATION DANS LE DOMAINE DES TAXIMETRES

2.1 Loi des poids et mesures

Il existe une loi fédérale, nommée "Loi sur les poids et mesures", sanctionnée en 1971, concernant l'utilisation des instruments de mesure.

L'article 8 de cette loi stipule:

"Aucun commerçant ne doit utiliser ou avoir en sa possession ou détention en vue de l'utiliser dans le commerce, un instrument à moins que

a) cet instrument ou cette classe, ce type ou ce modèle d'instrument n'ait été approuvé pour son utilisation dans le commerce, en application de l'article 3,"

L'article 3 mentionne:

"3.(1) Le Ministère doit, en conformité des règlements, approuver les instruments pour utilisation dans le commerce ainsi que leurs classes, types ou modèles."

Cependant, certaines exemptions à cette loi sont mentionnées à l'article 4 du règlement sur les poids et mesures.

"Les classes ou types d'instruments ci-après sont exemptés des dispositions de l'article 8 de la Loi:

- a) les compteurs à eau;
- b) les parcomètres;
- c) les compteurs de taxi..."

2.2 Règlement numéro 6 sur le transport par véhicule-taxi

La législation qui régit l'industrie du transport par véhicule-taxi est le règlement 6 de la loi des transports. Les articles applicables plus spécifiquement à l'utilisation d'un taximètre sont les articles cités aux pages 50, 51 et 52 de ce document.

Lors de la description des problèmes (voir page 80 à 83, de l'annexe 5), des remarques ont été apportées sur certains articles du règlement qui ne sont pas appliqués ou applicables.

ARTICLES DU REGLEMENT 6 TOUCHANT LES TAXIMETRES

x) "taximètre": l'appareil au moyen duquel le prix d'une course est calculée en fonction d'un prix de chute au départ, de la distance parcourue et de la durée, ou de ces trois facteurs à la fois;

3. Nul ne peut modifier ou changer la transmission d'un véhicule-taxi sans l'agrément du directeur ou de la personne qu'il désigne à cette fin.

7. Dans une agglomération de plus de 25 000 habitants, tout propriétaire doit munir son véhicule-taxi d'un taximètre conformément au présent règlement; ailleurs, un véhicule-taxi peut être muni d'un taximètre.

8. Nul ne peut utiliser un taximètre s'il n'est conforme au présent règlement, agréé et scellé par le directeur, ou une personne spécialement désignée par ce dernier.

9. Le taximètre doit être fixé à l'intérieur du véhicule-taxi de telle façon que toute personne transportée puisse le lire facilement.

10. Le taximètre doit être en tout temps raccordé à l'engrenage de la transmission de manière à ce qu'il puisse calculer le prix de la course en fonction de la distance parcourue.

11. Le taximètre doit être en tout temps raccordé à un système d'horlogerie de façon à calculer le prix de la course en fonction de sa durée.

12. Sauf l'usure normale, la circonférence des pneus ne peut être changée sans faire calibrer de nouveau le taximètre.

ARTICLES DU REGLEMENT 6 TOUCHANT LES TAXIMETRES (suite)

15. Nul ne peut faire le service en vertu d'un permis à cette fin autrement qu'au moyen d'un véhicule-taxi, conforme au présent règlement, agréé par le directeur, dont le taximètre et la transmission sont dûment scellés et ont été certifiés en bon état de fonctionnement par le directeur ou une personne spécialement désignée par ce dernier.

26. Lorsqu'en course le taximètre cesse de fonctionner correctement, le chauffeur doit en avertir aussitôt le requérant, et bien que sa destination finale ne soit pas atteinte, convenir sur-le-champ avec lui un prix total de la course qui doit correspondre approximativement à celui qui aurait été calculé par le taximètre; dans ce cas, le chauffeur doit cesser tout service avec ce véhicule aussitôt que le paiement du prix total lui est fait jusqu'à ce que le taximètre soit dûment réparé ou remplacé.

28. Tout propriétaire d'un véhicule-taxi doit, à ses frais, tous les 6 mois, aux époques et aux lieux déterminés par le directeur ou en tout temps à la demande de ce dernier, soumettre le taximètre et la transmission de son véhicule à une inspection par le directeur ou par une personne spécialement désignée par ce dernier à cette fin qui, après les avoir vérifiés alors que les pneus sont gonflés à la pression indiquée par leur fabricant, doit ajuster le taximètre conformément aux tarifs en vigueur, sceller ce taximètre et la transmission et en faire le constat dans le cahier tenu à cette fin.

29. Tout propriétaire d'un véhicule-taxi doit faire réajuster, revérifier et resceller le taximètre et la transmission de son véhicule:

a) dans les 30 jours de la mise en vigueur de toute modification de tarif décrété par la Commission;

b) immédiatement après tout remplacement, réparation ou modification du taximètre ou de la transmission; ou

c) sauf le cas d'usure normale des pneus, ou celui du remplacement des pneus d'été par des pneus d'hiver ou vice versa, après tout changement à la circonférence des pneus.

39. Tout agent de la paix ou tout fonctionnaire du ministère autorisé à cette fin doit, dans l'exercice de ses fonctions, stopper ou faire stopper tout véhicule-taxi qui n'est pas conforme au présent règlement et ordonner au chauffeur ou propriétaire de ce véhicule de le retirer du service jusqu'à ce qu'il soit conforme au présent règlement.

ARTICLES DU REGLEMENT 6 TOUCHANT LES TAXIMETRES (suite)

42. 1) Tout propriétaire doit, pour chaque véhicule pour lequel il détient un permis, avoir et tenir un cahier dans lequel il inscrit:
- a) le numéro de permis du véhicule auquel ce livre se rapporte, sa marque et son numéro de série;
 - b) la date de toute inspection du véhicule ou du taximètre et y faire estampiller un constat par le directeur ou la personne spécialement désignée à cette fin par ce dernier;
 - c) la mention de la date et de la nature de toute réparation de plus de 100 \$ effectuée au véhicule;
 - d) la mention de la date de tout accident dans lequel ce véhicule a été impliqué et de tout règlement d'assurance qui en a découlé le cas échéant.
- 2) Tout propriétaire doit, même si le véhicule-taxi est retiré du service, conserver le cahier visé au paragraphe 1 pendant une période de deux ans après que ce véhicule est retiré du service.

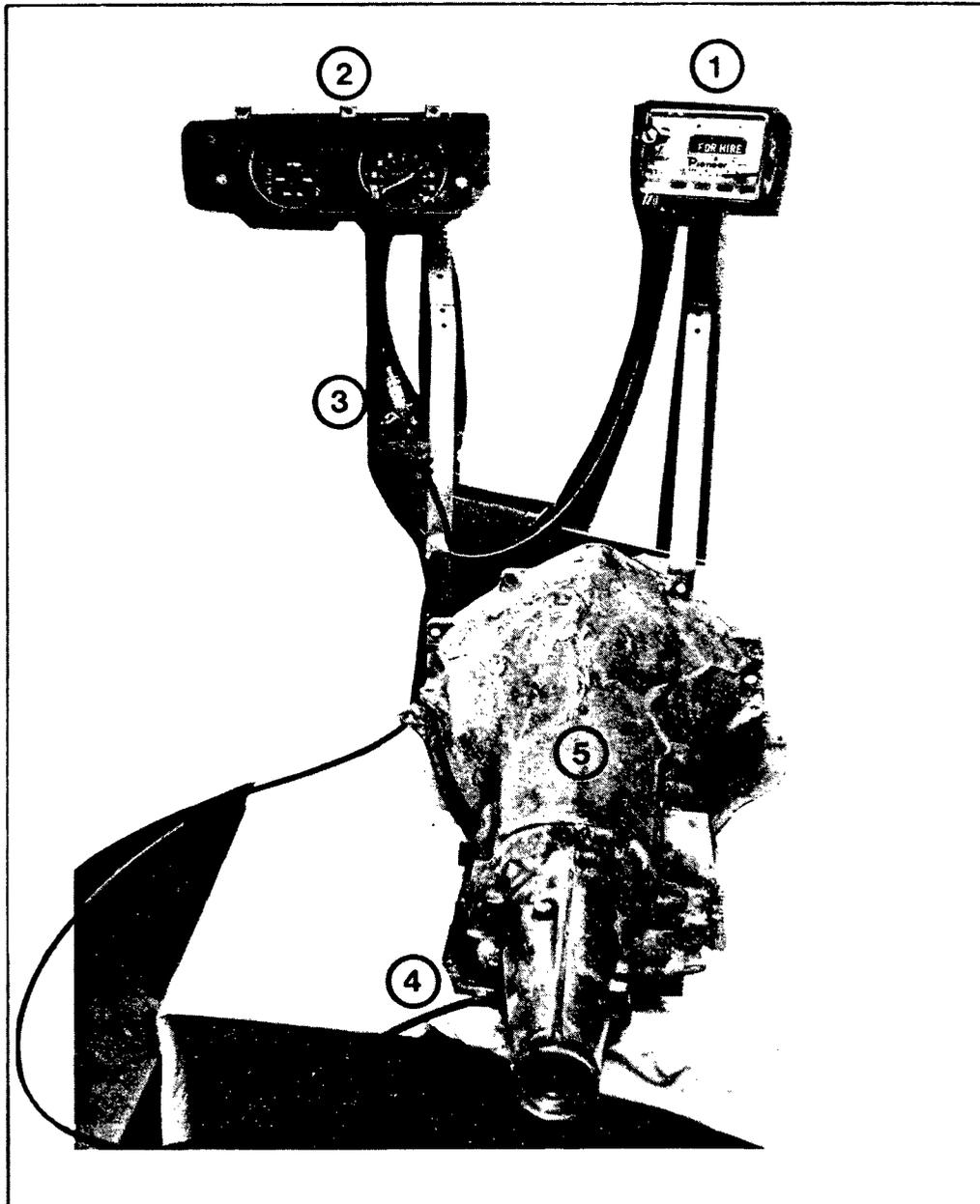
3. HOMOLOGATION DU TAXIMETRE

Des recherches auprès de deux organismes canadiens, l'Office des normes du gouvernement canadien et le Conseil canadien des normes, nous ont permis de constater qu'il n'existe pas de taximètre homologué au Canada.

Au Québec, le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) n'a pu finaliser l'étude lui permettant d'homologuer un ou des taximètre(s), dû à un refus des manufacturiers de taximètres de produire leurs normes de fabrication.

FONCTIONNEMENT D'UN TAXIMETRE

ILLUSTRATION 1: LE TAXIMÈTRE ET LES COMPOSANTES
RELIEES A SON FONCTIONNEMENT



- 1 taximètre
- 2 odomètre
- 3 boîte de réduction
- 4 chaîne de transmission
- 5 transmission

FONCTIONNEMENT D'UN TAXIMÈTRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le taximètre* est l'appareil au moyen duquel le prix d'une course est calculé en fonction d'un prix de chute au départ, de la distance parcourue et de la durée, ou de ces trois facteurs à la fois. Tout taximètre est obligatoirement relié à la transmission du véhicule pour fonctionner.

1- Composantes

Les composantes influençant le fonctionnement d'un taximètre sont:

- les pneus
- le différentiel
- la transmission
- la boîte de réduction

2- Fonctionnement

- 1° En mettant le moteur d'un véhicule en marche la transmission tourne.
- 2° Lors de l'embrayage de la transmission l'arbre de couche (driving shaft) entraîne le différentiel.
- 3° A son tour le différentiel entraîne les roues.
- 4° Conséquemment, l'action des roues donne la lecture à l'odomètre et au taximètre.

* Voir illustration 2, page 97.

FONCTIONNEMENT D'UN TAXIMETRE

DESCRIPTION GENERALE (suite)

La lecture de l'odomètre (2)* et du taximètre (1) est rendue possible par une chaîne (4) reliant la transmission (5) à une boîte de réduction (3). Cette boîte de réduction (3) communique le mouvement de la transmission (4) au taximètre (1) et à l'odomètre (2).

Lorsque l'auto s'immobilise:

- Pour le taximètre mécanique un système d'horlogerie à l'intérieur du taximètre se met en marche.
- Pour le taximètre électronique, à une vitesse inférieure à 18 km/heure, le calcul du tarif est fonction de la distance parcourue et du temps de la course.

* Voir illustration 1 de la page 55.

N.B. Nous tenons à remercier particulièrement M. Edouard St-Gelais du Service de la vérification mécanique d'avoir rendu possible la présentation des illustrations dans ce rapport.

FONCTIONNEMENT D'UN TAXIMÈTRE

DESCRIPTION DÉTAILLÉE

Plusieurs éléments ont une influence directe ou indirecte sur le fonctionnement d'un taximètre. Dans la description qui suit, chacun des éléments est analysé.

1- Pneus

Les pneus ont une influence sur le fonctionnement d'un taximètre.

- Diamètre

Le diamètre des pneus influe sur la transmission et conséquemment sur le taximètre. En effet, plus le diamètre des pneus est petit, plus la transmission tourne rapidement et influe sur le taximètre.

- Pression

La pression des pneus exerce une influence sur le taximètre. Plus un pneu est mou, plus il fait tourner la transmission qui elle influe plus rapidement sur le taximètre.

- Usure

L'usure des pneus a également un effet sur le taximètre. Plus les pneus s'usent, plus la transmission tourne rapidement et conséquemment le taximètre.

2- Le différentiel

Le différentiel est le lien entre les roues et la transmission. En changeant le différentiel pour un ratio différent on fausse l'ajustement du taximètre.

3- La transmission

Dans la transmission il y a une roue d'engrenage qu'il est possible de changer dans un laps de temps relativement court et qui influe sur le fonctionnement du taximètre (Voir annexe 7, page 99).

FONCTIONNEMENT D'UN TAXIMÈTRE

DESCRIPTION DÉTAILLÉE (suite)

4- La boîte de réduction

La boîte de réduction est une pièce mécanique ou électronique qui permet d'adapter la chaîne (reliant la transmission à l'odomètre) au taximètre.

Si lors de l'ajustement du taximètre la boîte de réduction était de 14/1 (chaque fois que la transmission fait 14 tours la boîte de réduction transmet un tour au taximètre et à l'odomètre) et que l'on change le ratio de cette boîte de réduction on influence le taximètre mécanique.

Le taximètre électronique ne subit aucune influence étant composé d'un œil magnétique qui transmet les pulsations de la transmission au taximètre.

5- L'odomètre

L'odomètre est un appareil de mesure indiquant la distance et la vitesse à laquelle on la parcourt.

COMPARAISON DES TAXIMETRES

MECANIQUE ET ELECTRONIQUE

TABLEAU COMPARATIF
DES 2 GRANDES CATEGORIES DE TAXIMETRES

Le tableau qui suit donne les caractéristiques de chacun des deux types de taximètres qui existent sur le marché; les taximètres mécanique et électronique.

MECANIQUE

ELECTRONIQUE

Coût à l'achat

- Economique à l'achat, son prix se situe entre 200 \$ et 300 \$.

- Plus dispendieux, le prix à l'achat se situe entre 500 \$ et 600 \$.

Fonctionnement

- Actionné par un système d'horlogerie (temps) et un système mécanique (distance).

- Fonctionne par circuits intégrés.

- Muni d'un odomètre cumulant la distance parcourue.

- Muni d'une mémoire enregistrant les recettes de la journée, les suppléments, tel que bagages et pourboires, le kilométrage parcouru payant et non payant ainsi que le nombre de voyages effectués dans une journée.

- Tourne par fraction de 0,10 \$ seulement.

- Fonctionne par fraction de 0,05 \$ au lieu de 0,10 \$, cette manière d'opérer évite une perte d'argent à la fin du trajet et représente un gain additionnel au chauffeur de taxi.

- Lors du changement du calcul de tarif de la distance au temps, une courte période de temps est perdue sur le compteur.

- Lors du changement de calcul de la distance, au temps et distance, le transfert se fait simultanément sans perte de temps, ce qui peut représenter un gain de 2% sur le revenu annuel du chauffeur.

TABLEAU COMPARATIF

DES 2 GRANDES CATEGORIES DE TAXIMETRES (suite)

MECANIQUE

ELECTRONIQUE

Raccordement

- En changeant le ratio de la boîte de réduction on fausse l'ajustement du taximètre.

- La boîte de réduction est composée d'un oeil magnétique qui transmet simultanément les pulsations.

Ajustement

- Difficulté d'atteindre une précision désirée. Une distance de 75 à 300 pieds peut exister en changeant la denture de la roue d'engrenage de la transmission.

- S'ajuste avec précision, ce qui permet d'appliquer le maximum de tolérance (250 pieds).

Coût pour l'usager

- Le coût du transport est plus économique au passager d'un taxi si l'ajustement du taximètre est fait selon les normes.

- Il en coûte généralement plus cher au passager d'un taxi pour parcourir la même distance.

Contrôle

- L'employeur possédant des véhicules-taxis ne peut effectuer aucun contrôle sur les recettes de chacune de ses voitures.

- Un employeur possédant des taxis peut facilement contrôler les activités de ses employés par la compilation en mémoire de toutes les transactions de la journée.

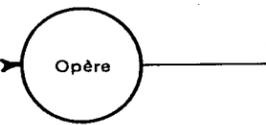
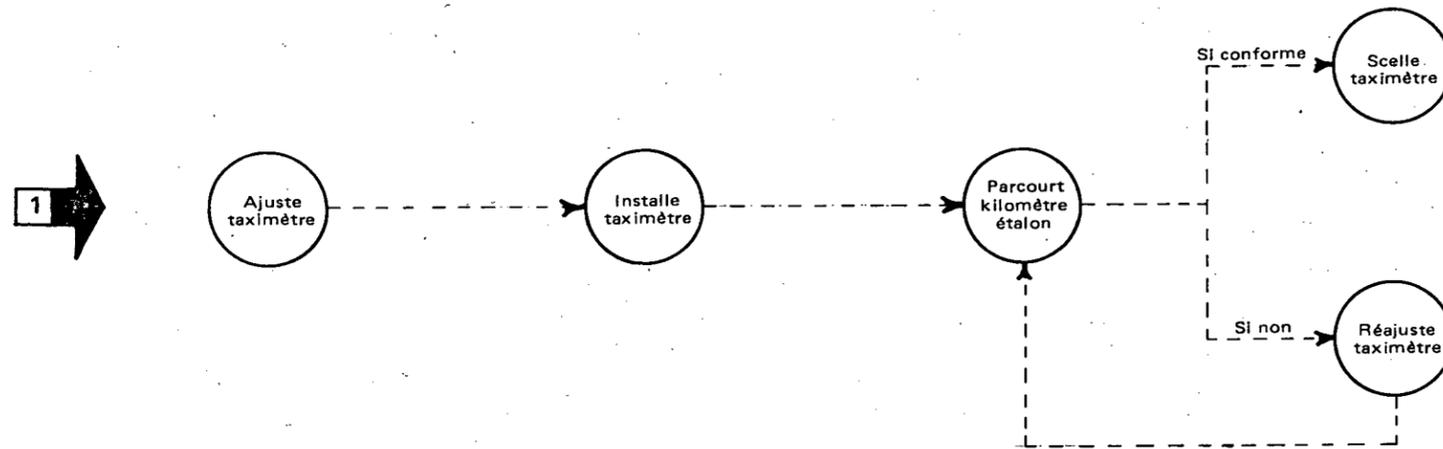
ANNEXE IV

Graphiques de fonctionnement
du système actuel

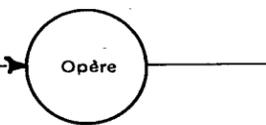
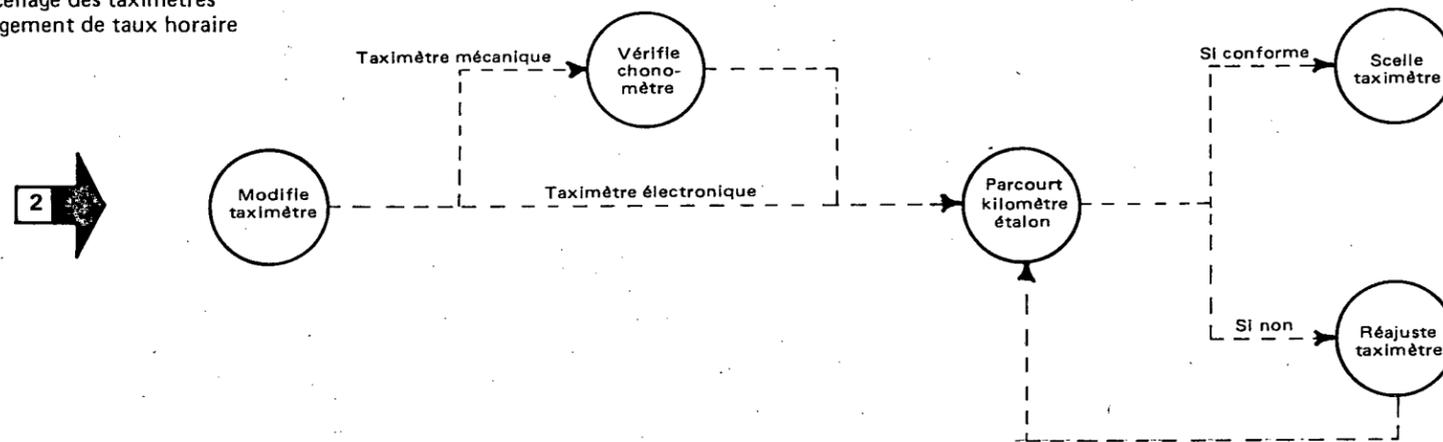
HORLOGER

CHAUFFEUR DE TAXI

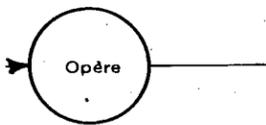
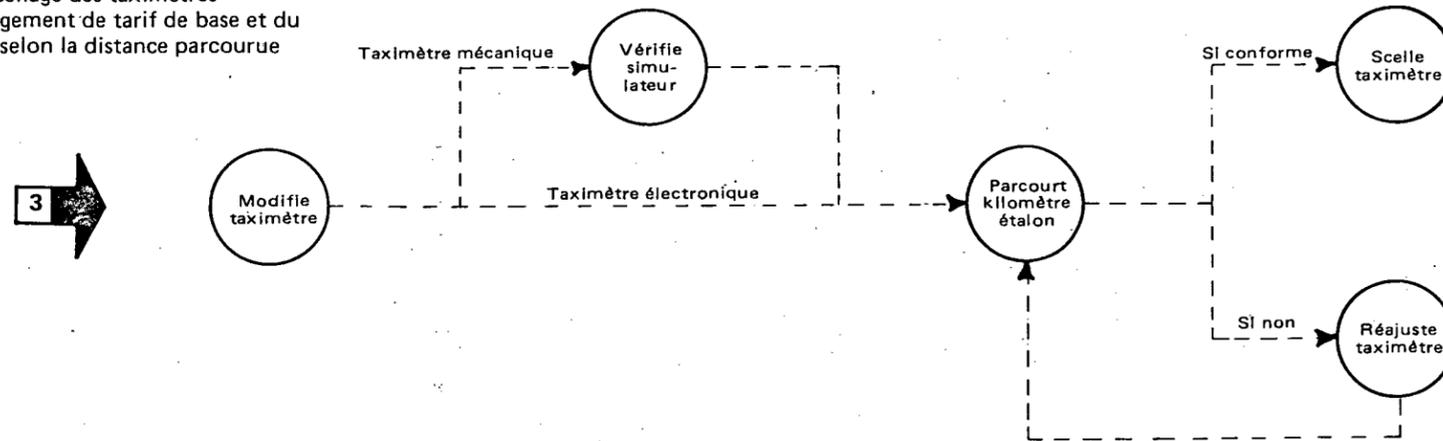
Sous-système: Scellage des taximètres
Procédure: A l'achat



Sous-système: Scellage des taximètres
Procédure: Changement de taux horaire

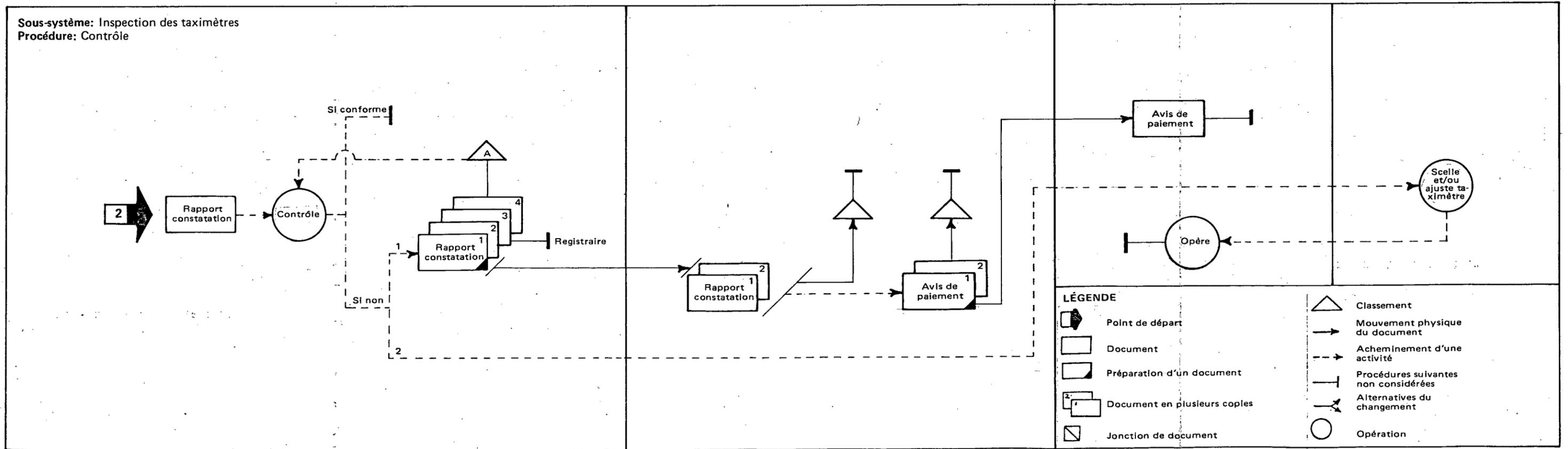
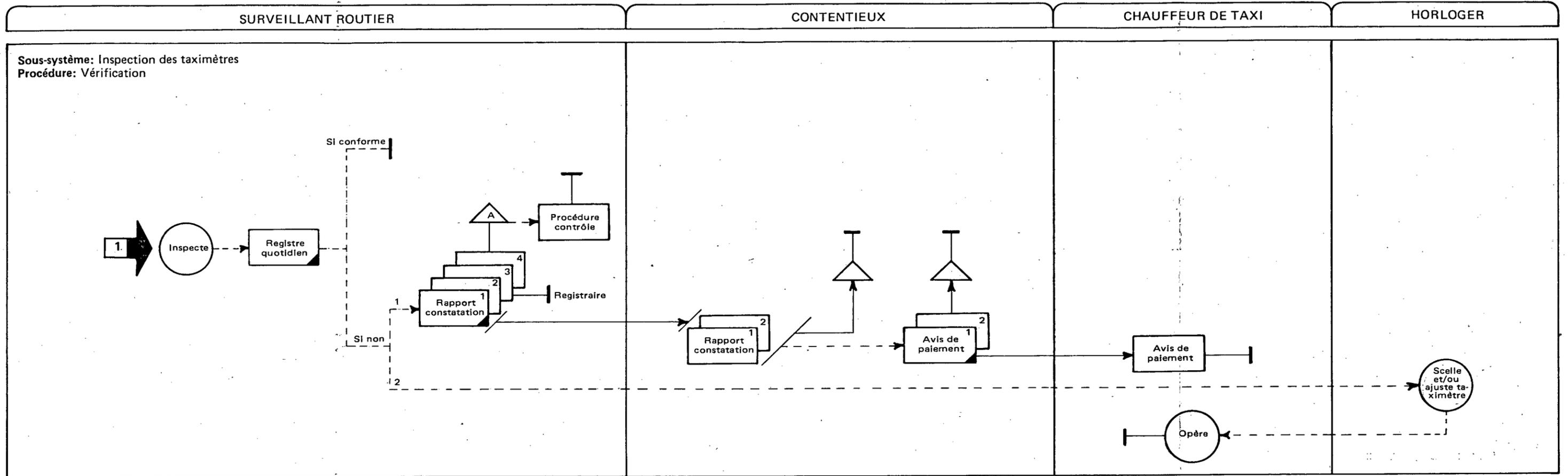


Sous-système: Scellage des taximètres
Procédure: Changement de tarif de base et du
taux selon la distance parcourue



LÉGENDE

- | | | | |
|--|------------------------------|--|--------------------------------------|
| | Point de départ | | Classement |
| | Document | | Mouvement physique du document |
| | Préparation d'un document | | Acheminement d'une activité |
| | Document en plusieurs copies | | Procédures suivantes non considérées |
| | Jonction de document | | Alternatives du changement |
| | | | Opération |



ANNEXE V

Description des problèmes

Table des matières

	Page
Introduction	69
Constatations et problèmes	70
1. Description générale du système	
1.1 Objectifs	70
1.2 Concepts de base	71
1.3 Responsabilités	72
2. Description détaillée du système	
2.1 Sous-système: Accréditation de l'horloger	74
2.2 Sous-système: Scellage des taximètres	77
2.3 Sous-système: Inspection des taximètres	79
2.4 Législation et homologation	80
2.5 Fonctionnement du taximètre	83
2.6 Comparaison des taximètres mécanique et électronique.	84

Introduction

Dans cette annexe du rapport, nous procédons à l'analyse de la situation actuelle du système de gestion des taximètres. Cette analyse nous amène à dégager plusieurs constatations au niveau de la description générale et détaillée du système.

Suite à ces constatations, nous avons identifié les problèmes occasionnés par la situation actuelle. De plus, nous en avons fait une synthèse qui apparaît aux pages 8, 9 et 10 de ce rapport.

Afin de suivre la description des constatations et problèmes, il serait important de se référer constamment à l'annexe III du rapport, Description narrative du système actuel, page 21 à 62.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

1. Description générale du système actuel

1. Description générale du système actuel

1.1 Objectifs (p. 24)*

1.1 Objectifs

1- Les objectifs spécifiques actuels ne permettent pas d'atteindre entièrement l'objectif général du système, qui est d'"Assurer la gestion efficace des taximètres selon les normes du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi".

1- Certains objectifs spécifiques sont absents dû à une difficulté d'application, et d'autres sont atteints partiellement. Ainsi:

. L'objectif "Sceller la transmission" ne fait pas partie des objectifs spécifiques bien que le règlement 6 l'oblige.

. Le scellage de la transmission occasionnerait de sérieuses difficultés d'application et de contrôle.

. L'objectif "Faire le constat du scellage dans le cahier prévu à cette fin" est atteint partiellement.

. Le cahier d'attestation du scellage, prévu au règlement, n'existe pas. La seule preuve de constatation est une vignette apposée sur le taximètre après le scellage.

. L'objectif "Contrôler le travail des horlogers" n'est pas un objectif spécifique actuellement.

. Il n'y a aucun contrôle sur la qualité du travail des horlogers.

* La description narrative correspondant à cette section, apparaît à la page 24.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

1. Description générale du système actuel1. Description générale du système actuel1.2 Concepts de base (p. 25)1.2 Concepts de base

- . Les concepts de base s'appuient sur des articles de règlement plus ou moins appliqués.
- . Le renouvellement de l'accreditation se fait sur une base annuelle.

- . Certains articles du règlement 6 sont plus ou moins applicables.
- . Cette activité ne s'appuie sur aucun concept de base du système actuel.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

1. Description générale du système actuel

1. Description générale du système actuel

1.3 Responsabilités (p. 26)

1.3 Responsabilités

• Historique

Le règlement 6 permet au directeur du BVA d'effectuer le scellage des taximètres. Cette tâche a d'ailleurs été attribuée au Service de la vérification mécanique. (réf.: lettre de Me Laflamme à M. Guy Vaillancourt, voir annexe II, p. 20). Ce service a effectué l'opération une seule fois à l'étendue de la province lors d'un changement de tarifs en 1974.

Par la suite, il a été décidé de confier cette tâche à des personnes (horlogers), extérieures au ministère des Transports.

Ces personnes sont désignées par le directeur du BVA, avec le support administratif du Service de la vérification mécanique.

• Situation actuelle

Le plan de l'organisation administrative supérieure du ministère des Transports attribue la responsabilité suivante au Service de la vérification mécanique (Direction de la sécurité routière):

• Historique

Le Service de la vérification mécanique de la Direction de la sécurité routière s'est vu confier la responsabilité du contrôle et du scellage des taximètres. N'ayant pas les ressources pour mener à bien cette responsabilité, le Bureau des véhicules automobiles a décidé de transférer l'opération du scellage à des horlogers.

Cependant, le transfert des responsabilités n'a pas été appuyé par une étude ni par des directives touchant l'accréditation des horlogers.

• Situation actuelle

Les responsabilités, inscrites dans le plan d'organisation ne correspondent pas exactement à la réalité.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

1. Description générale du système actuel

1.3 Responsabilités (p. 76)

. Situation actuelle (suite)

"...Dans le cas des taxis, on vérifie le fonctionnement des taximètres et on les scelle s'ils sont conformes..."

Cependant, le Service de la vérification mécanique ne fait ni la vérification, ni le scellage des taximètres. Ces tâches sont réalisées par des horlogers, désignés par le directeur du BVA.

Le Service de la vérification mécanique effectue les tâches administratives permettant au directeur du BVA de désigner ces horlogers.

Jusqu'en mars 1980, il existait, pour la région de Montréal, une Division des taxis, relevant de la Direction du transport terrestre des personnes. Cette unité administrative s'occupe du matériel de scellage et avait des contacts avec les horlogers de Montréal.

PROBLEMES

1. Description générale du système actuel

1.3 Responsabilités

. Situation actuelle (suite)

Quant aux tâches administratives reliées à l'accréditation des horlogers, elles ne font pas partie du plan d'organisation.

De plus, il y aurait lieu de préciser les fonctions du personnel du Service de la vérification mécanique et celui de la Direction de la sécurité routière dans ce dossier.

Deux directions étaient impliquées dans le dossier des horlogers avec des méthodes de travail différentes.

Cette situation occasionnait des problèmes de communication et un dédoublement des tâches.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2.1 Sous-système: Accréditation de l'horloger (p. 30)

Procédure: demande originale

- 1- Il n'y a pas de formule de demande d'accréditation.
- 2- Les demandes d'accréditation ne sont pas toutes acheminées au même service (Service de la vérification mécanique, de l'inspection, Division des taxis de Montréal...).
- 3- Il n'existe pas de critères d'admissibilité permettant de juger les demandes d'accréditation. Il n'y a donc pas d'étude rationnelle pour accepter ou refuser les candidatures.
- 4- L'horloger accrédité n'obtient pas de procédures pour effectuer le scellage des taximètres.
- 5- La procédure appliquée pour l'assermentation de l'horloger ainsi que la formule utilisée n'ont pas un caractère officiel.

2. Description détaillée du système actuel

2.1 Sous-système: Accréditation de l'horloger

Procédure: demande originale

- 1- Aucune homogénéité dans les demandes expédiées au Ministère.
- 2- Le public n'est pas suffisamment renseigné sur l'unité administrative, responsable de l'accréditation des horlogers.
- 3- Les besoins du BVA, concernant l'accréditation des horlogers, ne sont pas définis.

On ne connaît pas la quantité d'horlogers nécessaires au Québec, ni leur répartition géographique. Comme les conditions d'admission ne sont pas définies, les candidats sont acceptés sans étude rationnelle.
- 4- Les horlogers ne travaillent pas de façon identique et le Ministère n'exerce aucun contrôle sur leur travail.
- 5- L'horloger ne se sent pas tellement impliqué vis-à-vis les responsabilités qu'on lui demande d'assumer.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

2. Description détaillée du système actuel
- 2.1 Sous-système: Accréditation de l'horloger (p. 30)
- Procédure: demande originale
- 6- L'horloger ne reçoit pas de certificat attestant qu'il est accrédité par le Ministère.
- 7- Les 2 copies additionnelles de la lettre d'accréditation sont inutiles.
- Aucune utilité de conserver une copie de la lettre explicative au dossier de l'horloger.
- 8- Manque d'uniformité dans le classement et le contenu des dossiers d'horlogers conservés à la Direction de la sécurité routière.
- Procédure: renouvellement annuel
- 1- Le renouvellement de l'accréditation se fait automatiquement, sans enquête sur l'horloger.
- 2- Aucune mesure disciplinaire n'apparaît dans la directive d'accréditation concernant le non respect du règlement 6 par les horlogers.

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel
- 2.1 Sous-système: Accréditation de l'horloger
- Procédure: demande originale
- 6- L'horloger n'est pas perçu comme un représentant du Ministère pour faire le scellage des taximètres.
- 7- Multiplication inutile de documents.
- Surcharge de documents inutiles dans les dossiers.
- 8- Difficulté de retracer les documents; plusieurs dossiers sont incomplets.
- Procédure: renouvellement annuel
- 1- Il n'y a aucun contrôle sur les horlogers et sur leur travail.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS	PROBLEMES
<p>2. <u>Description détaillée du système actuel</u></p> <p>2.1 <u>Sous-système: Accréditation de l'horloger (p. 34)</u></p> <p>Procédure: demande de matériel</p> <p>. Il n'y a pas de procédures de gestion du matériel utilisé pour le scellage.</p> <ul style="list-style-type: none"> - aucune procédure de demande et d'expédition de matériel - aucun inventaire n'est tenu sur le matériel utilisé par les horlogers - aucune formule conforme n'existe pour faire la gestion du matériel - aucun registre n'existe pour l'attribution des numéros matricules des horlogers 	<p>2. <u>Description détaillée du système actuel</u></p> <p>2.1 <u>Sous-système: Accréditation de l'horloger</u></p> <p>Procédure: demande de matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> - il y a un manque d'uniformité dans les demandes de matériel - il n'y a aucune information sur la quantité de matériel utilisé par les horlogers, ce qui peut susciter de l'abus dans l'utilisation du matériel

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS	PROBLEMES
2. <u>Description détaillée du système actuel</u>	2. <u>Description détaillée du système actuel</u>
2.2 <u>Scellage des taximètres (p. 35)</u>	2.2 <u>Scellage des taximètres</u>
<ul style="list-style-type: none"> . Scellage <ul style="list-style-type: none"> - Aucune procédure n'existe concernant le scellage des taximètres. 1. Le plomb n'est pas toujours aplati de la bonne façon. 2. Aucun sigle du gouvernement n'apparaît sur les pinces et le plomb. 3. La vignette (constat) ne contient que 2 informations soient: le numéro de l'inspecteur (matricule de l'horloger) et la date de la vérification. . Kilomètre étalon <ul style="list-style-type: none"> - Aucune directive n'oblige les horlogers à parcourir le kilomètre étalon afin de vérifier l'exactitude des taximètres. - Les horlogers n'ont pas tous à leur disposition un kilomètre étalon arpenté officiellement par le Service de l'arpentage foncier du ministère des Transports. 	<ul style="list-style-type: none"> . Scellage <ul style="list-style-type: none"> - Les horlogers n'ont pas de procédures de scellage. 1. La broche peut s'enlever du plomb et ainsi le taximètre n'est plus scellé. 2. Le matériel utilisé par l'horloger n'a pas de caractère officiel. 3. Le manque d'informations sur la vignette empêche un contrôle adéquat. . Kilomètre étalon <ul style="list-style-type: none"> - Les horlogers ne parcourent pas tous le kilomètre étalon pour vérifier l'exactitude de l'ajustement du taximètre. - Pour certains horlogers, il n'existe aucune assurance sur l'exactitude du kilomètre étalon et conséquemment sur l'ajustement du taximètre.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS	PROBLEMES
<p>2. <u>Description détaillée du système actuel</u></p> <p>2.2 <u>Scellage des taximètres (p. 35)</u></p> <p> . . . Kilomètre étalon (suite)</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mesure du kilomètre étalon n'est pas toujours rectiligne (coin de rue, courbe). - Actuellement, le BVA permet une tolérance de $\pm 5\%$ dans l'ajustement des taximètres. Lors de la conversion au système international, la tolérance est passée de 5 à 8% (plus ou moins 80 mètres). Cette erreur n'a pas été corrigée. - L'identification du kilomètre étalon n'a pas une signalisation adéquate. 	<p>2. <u>Description détaillée du système actuel</u></p> <p>2.2 <u>Scellage des taximètres</u></p> <p> . Kilomètre étalon (suite)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il y a possibilité de variation de la distance lors de la vérification du taximètre. - Ceci occasionne des coûts plus élevés pour les usagers du taxi. - Les horlogers et les surveillants routiers ont de la difficulté à retracer les bornes du kilomètre étalon.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.3 Inspection des taximètres (p. 42)

2.3 Inspection des taximètres

- . Le Service de l'inspection (surveillant routier) possède une seule voiture munie d'un taximètre dans la région de Québec et une autre dans la région de Montréal. L'équipement est insuffisant pour favoriser une inspection adéquate des taximètres.
- . Suite à un rapport de constatation préparé par un surveillant routier, il n'existe aucun mécanisme de contrôle afin de s'assurer si l'ajustement ou le scellage a été effectué.

- . Le Service de l'inspection ne possède pas les ressources matérielles nécessaires pour surveiller adéquatement l'application des articles du règlement 6 concernant le taximètre.
- . Aucune mesure n'incite les chauffeurs de taxi à respecter l'avertissement reçu suite à une inspection.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.4 Législation et homologation (p. 46)

2.4 Législation et homologation

. Historique

- 1- Lorsque la vérification et le scellage du taximètre était sous la juridiction des municipalités, les principaux corps policiers (Québec et Montréal) avaient des équipes affectées exclusivement à ces tâches.

. Historique

- 1- Lorsque le directeur du BVA a mandaté le Service de la vérification mécanique pour sceller les taximètres; il n'y a pas eu de personnel permanent supplémentaire assigné à ce travail.

. Législation

- 1- Il n'existe aucune norme de fabrication des taximètres car cet instrument est exclu de la loi sur les poids et mesures.

Les manufacturiers de taximètres ne sont pas tenus de faire approuver leurs produits par le Ministère, responsable de l'application de cette loi.

. Législation

- 1- Il n'existe pas de contrôle gouvernemental sur la qualité des taximètres disponibles sur le marché.

. Articles du règlement 6

- 1- Dans le règlement 6, il n'y a aucune précision sur les exigences requises pour devenir une personne spécialement désignée par le directeur du BVA pour sceller les taximètres.

. Articles du règlement 6

- 1- Les personnes désignées ne possèdent pas toutes les qualités et compétences nécessaires pour être horlogers.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.4 Législation et homologation

2.4 Législation et homologation

. Articles du règlement 6 (suite)

. Articles du règlement 6 (suite)

2- Article 3

2- Article 3

L'obligation, de modifier ou de changer la transmission d'un véhicule-taxi avec l'agrément du directeur du BVA ou de l'horloger, n'a jamais été respectée.

Cet article de loi est difficilement applicable.

3- Article 11

3- Article 11

Il n'y a pas de système d'horlogerie dans le taximètre électronique.

Cet article ne correspond pas à la réalité.

4- Article 15

4- Article 15

a) Il n'y a aucune transmission scellée et certifiée en bon état de fonctionnement par les horlogers.

a) Difficilement applicable et contrôlable.

5- Article 28

5- Article 28

a) Il n'existe pas de mécanisme pour contrôler si les propriétaires de véhicules-taxis font inspecter leurs taximètres à tous les 6 mois.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.4 Législation et homologation

2.4 Législation et homologation

. Articles du règlement 6 (suite)

. Articles du règlement 6 (suite)

5- Article 28 (suite)

5- Article 28 (suite)

- b) Les horlogers n'ont pas de cahier spécialement conçu pour faire le constat du scellage des taximètres.

- b) Cet article n'est pas appliqué par les horlogers car ce cahier n'existe pas.

6- Article 29

6- Article 29

- a) On ne fait pas mention du ratio du différentiel qui influence le fonctionnement du taximètre.

- a) Le règlement 6 ne tient pas compte du ratio du différentiel.

- b) Il n'est pas exigé de faire réajuster le taximètre lors du changement des pneus d'été par les pneus d'hiver ou vice versa.

- b) Les articles 12 et 29 portent à confusion (difficile d'interprétation).

Cependant, lors de ce changement, la circonférence des pneus peut varier.

7- Tolérance

7- Tolérance

Lors de l'ajustement du taximètre, les horlogers permettent une tolérance de $\pm 5\%$.

Cette tolérance n'est pas incluse dans le règlement 6.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.5 Fonctionnement du taximètre (p. 54)

2.5 Fonctionnement du taximètre

- . Après l'ajustement du taximètre, si on change les éléments en place tel que: les pneus, le ratio du différentiel, la boîte de réduction, la roue d'engrenage de la transmission, on peut fausser l'ajustement du taximètre.

- . Cette situation est difficilement corrigible parce qu'on ne peut établir des mécanismes de contrôle afin de surveiller les substitutions d'éléments.

DESCRIPTION DES PROBLEMES

CONSTATATIONS

PROBLEMES

2. Description détaillée du système actuel

2. Description détaillée du système actuel

2.6 Comparaison des taximètres mécanique et électronique (p. 60)

2.6 Comparaison des taximètres mécanique et électronique

- . Le taximètre électronique est ajusté par fraction de 0,05 \$ alors que le taximètre mécanique est ajusté par fraction de 0,10 \$. Cet ajustement occasionne généralement des coûts plus élevés pour l'utilisateur si le véhicule-taxi est équipé d'un taximètre électronique.

- . Les usagers du transport par véhicule-taxi ne sont pas assurés de l'uniformité du coût pour une même course.

ANNEXE VI

Structure de l'industrie du taxi

TABLE DES MATIERES

	Page
1. Introduction	87
2. Historique de l'industrie du taxi	88
3. Les participants de l'industrie	89
A- Distinction entre permis de propriétaire et permis de chauffeur	89
B- Les propriétaires de permis	89
C- Les associations de service	90
D- Les ligues de service	91
E- Les conférences de taxi	91
F- Le Conseil Québécois du taxi	91
G- Les chauffeurs de taxi	92
4. Fonctionnement de l'industrie du taxi	93
5. Représentation graphique du fonctionnement de l'industrie du taxi	94
6. Statistiques de l'industrie du taxi	95

1. INTRODUCTION

Le but de cette annexe est de donner au lecteur une vue d'ensemble des structures générales de l'industrie du taxi. L'étude de CGGL, conseiller en gestion inc., a servi de référence pour rédiger ce chapitre.

2. HISTORIQUE DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A l'origine les permis et les règlements concernant l'industrie du taxi étaient sous la juridiction des municipalités. Mais depuis l'entrée en vigueur du règlement 6 de la loi des transports en 1973, la Commission des transports est responsable de l'émission des permis tandis que le ministère des Transports doit s'occuper de l'application du règlement 6 ainsi que de ses amendements lors des refontes.

Les autres législations touchant l'industrie du taxi sont le règlement 4 de la loi des transports et certains articles du code de la route.

3. LES PARTICIPANTS DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A- DISTINCTION ENTRE PERMIS DE PROPRIETAIRE DE TAXI ET PERMIS DE CHAUFFEUR DE TAXI

Il est important de distinguer les permis de propriétaire de taxi et de chauffeur de taxi avant d'aborder le sujet davantage.

Par permis de propriétaire de taxi on entend; le permis qui est délivré à celui qui peut posséder une voiture-taxi et l'exploiter à l'intérieur d'une région donnée. Ce permis est accordé par la Commission des transports.

Par permis de chauffeur de taxi on entend; le permis qui est délivré à celui qui peut conduire un taxi. Ce permis est accordé par le Bureau des véhicules automobiles.

Si un individu possède un permis de propriétaire de taxi et n'a pas de permis de chauffeur de taxi, cela signifie qu'il possède le droit d'exploiter un taxi à l'intérieur d'une région donnée mais n'a pas le permis nécessaire pour conduire le véhicule.

Par contre, si un individu possède un permis de chauffeur de taxi et n'a pas de permis de propriétaire de taxi, cela signifie qu'il possède le droit de conduire un véhicule-taxi mais qu'il n'a pas le droit de posséder et d'exploiter un véhicule-taxi à l'intérieur d'une région donnée.

B- LES PROPRIETAIRES DE PERMIS DE TAXI

Par "propriétaire de permis de taxi" on entend:

"Une personne qui a acquis un véhicule automobile, qui le possède en vertu d'un titre absolu, soit conditionnel, qui lui donne le droit d'en devenir le propriétaire ou d'en jouir comme propriétaire à charge de rendre, et qui détient un permis de transport par taxi au moyen de ce véhicule."

B- LES PROPRIETAIRES DE PERMIS DE TAXI (suite)

Les propriétaires de permis de taxi sont régis par le règlement 6 de la loi des transports qui définit les conditions d'émission et de renouvellement du permis, ainsi que les modalités et les règlements d'utilisation du véhicule.

Lorsqu'un propriétaire de permis de taxi possède plus d'un permis on le désigne sous le nom de propriétaire de flotte. Par contre, s'il ne possède qu'un permis c'est un propriétaire-artisan. Finalement, le permis de propriétaire autorise le possesseur à transporter des personnes par véhicule-taxi à l'intérieur d'un territoire donné.

C- LES ASSOCIATIONS DE SERVICE

Le règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi définit une association de service en ces termes:

"Une corporation ou une association coopérative qui a pour objet de fournir certains services à ses membres ou abonnés, lesquels sont exclusivement des propriétaires de taxi détenteurs de permis à cette fin."

Les propriétaires de permis peuvent travailler comme indépendants ou choisir d'appartenir à une des associations de service de leur agglomération. L'objet de ces associations est de canaliser la demande du public pour ensuite la redistribuer aux chauffeurs de taxi en service. Cependant, en plus de son rôle d'intermédiaire entre la demande du public et l'offre des propriétaires, les associations peuvent offrir de nombreux services aux membres.

La taille des associations de service varie de façon marquée, de trois à au-delà de mille membres. Généralement les propriétaires de flotte enregistrent toutes leurs voitures à une même association de service.

D- LES LIGUES DE PROPRIETAIRES DE TAXI

Le règlement 6 spécifie qu'une ligue de propriétaire de taxi doit être formée à l'intérieur de chaque agglomération. Il existe 55 agglomérations au Québec. Chaque ligue regroupe les propriétaires-artisans, ainsi que les propriétaires de plusieurs permis (propriétaires de flotte), afin de leur assurer des avantages sociaux et économiques. Les buts et objectifs d'une ligue de taxis sont l'organisation, la coordination et, en général, l'amélioration des services de transport par taxi dans une agglomération.

Leur existence a donc pour but de réunir dans un même organisme tous les propriétaires de permis de taxi, afin qu'ils puissent promouvoir et défendre leurs intérêts communs et faire des représentations auprès des autorités gouvernementales concernées.

E- LES CONFERENCES DE TAXI

Les conférences de taxi sont formées de dirigeants des associations de service d'une ou plusieurs agglomérations dans le but de coordonner les services aux aéroports de Québec et de Montréal.

On compte donc deux conférences de taxi, celle de la conurbation (ensemble d'agglomérations) de Montréal et celle de Québec.

F- LE CONSEIL QUEBECOIS DU TAXI

Le Conseil Québécois du taxi a été formé en 1978. Le but du conseil est d'être l'interlocuteur, auprès du gouvernement, des individus possédant un permis de propriétaire de taxi, à l'exception des propriétaires de taxi de Montréal.

Le Conseil Québécois du taxi fut créé en opposition à la Fédération des ligues qui défendait principalement les intérêts des personnes possédant des permis de propriétaire de taxi de la région de Montréal.

G- LES CHAUFFEURS DE TAXI

Le règlement 6 définit ainsi le chauffeur de taxi: "Une personne physique qui détient un permis de chauffeur de taxi délivré en vertu du règlement 4...".

Pour se servir d'un véhicule-taxi en vertu du permis émis par la Commission des transports, le propriétaire ou la personne à son service doit détenir un permis de chauffeur de taxi émis par le Bureau des véhicules automobiles. Ce permis est accordé à toute personne qui en fait la demande et qui répond aux conditions stipulées dans le règlement 4.

Bien que le propriétaire-artisan soit lui-même chauffeur de taxi lorsqu'il conduit son véhicule, le terme "chauffeur de taxi" par rapport au terme "propriétaire-artisan" désigne la personne qui, sans posséder un permis de propriétaire de taxi détient un permis qui le rend apte à conduire un véhicule-taxi pour le compte d'un propriétaire.

4. FONCTIONNEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI

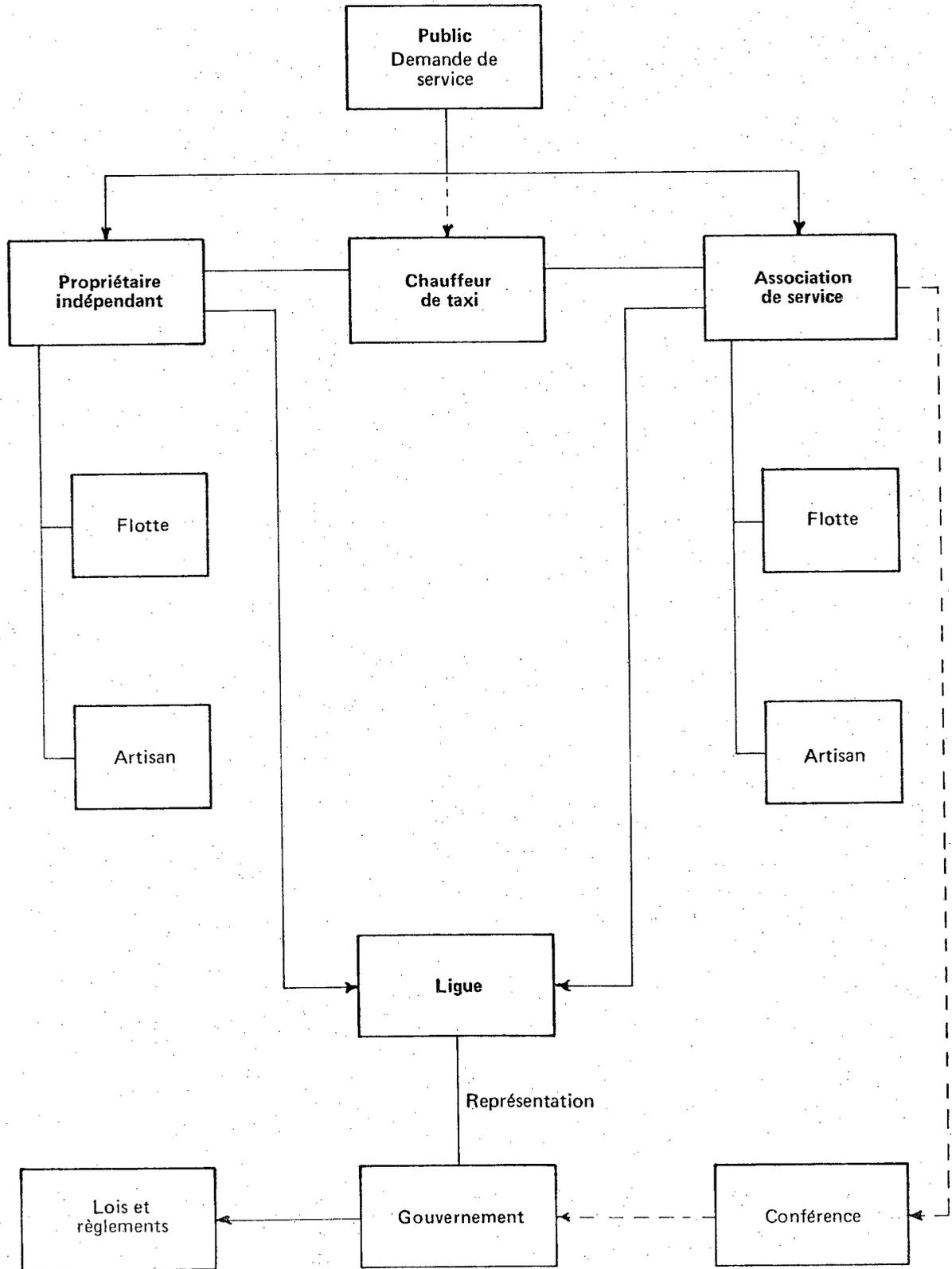
Pour des raisons administratives, la province de Québec est divisée en agglomérations et en régions. Les agglomérations sont des territoires regroupant les plus importants centres urbains. A l'intérieur de ces centres, le métier de chauffeur de taxi est exercé par des détenteurs de permis de taxi qui leur donne le droit de desservir un territoire spécifique. Le graphique de la page 94 représente une vue globale des différentes composantes de l'industrie du taxi.

Il y a d'abord la demande de service du public qui peut être dirigée aux associations de service, aux propriétaires-indépendants et aux chauffeurs de taxi sur la route.

Le propriétaire-artisan, non indépendant, paye à l'association de son choix une cotisation qui lui permet de recevoir des services. Le chauffeur de taxi qui ne possède pas de véhicule-taxi paye à un propriétaire de flotte de taxis ou à un propriétaire-artisan, un loyer ou une commission qui lui permet d'avoir un véhicule-taxi à sa disposition. Le propriétaire de flotte de taxis enregistrera ses véhicules auprès d'une association de service s'il le désire, et payera à celle-ci une cotisation qui permettra aux chauffeurs des véhicules-taxis de recevoir les services d'une association.

L'ensemble des propriétaires-artisans, les propriétaires de flotte et les propriétaires indépendants se réunissent au sein d'une ligue qui a pour objet, entre autre, de faire des représentations auprès des gouvernements. Les associations de service de Montréal et de Québec se réunissent respectivement en deux conférences qui font également des représentations auprès des gouvernements.

5. REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DU FONCTIONNEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI



6. STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE DU TAXI

"Province de Québec"

	Quantité
Permis de propriétaire de taxi	14 606
Permis de chauffeur de taxi	23 386
Nombre d'Associations	164
Nombre d'agglomérations	55
Nombre de Ligues de taxi	55

ANNEXE VII

Illustrations sur le taximètre
et ses composantes

N.B. Nous tenons à remercier particulièrement monsieur Edouard St-Gelais du Service de la vérification mécanique d'avoir rendu possible la présentation des illustrations dans ce rapport.

ILLUSTRATION 2: LE TAXIMETRE



ILLUSTRATION 3: SCELLAGE DU TAXIMETRE
AVEC LE PLOMB APLATI



ILLUSTRATION 4: ROUE D'ENGRENAGE DE LA TRANSMISSION

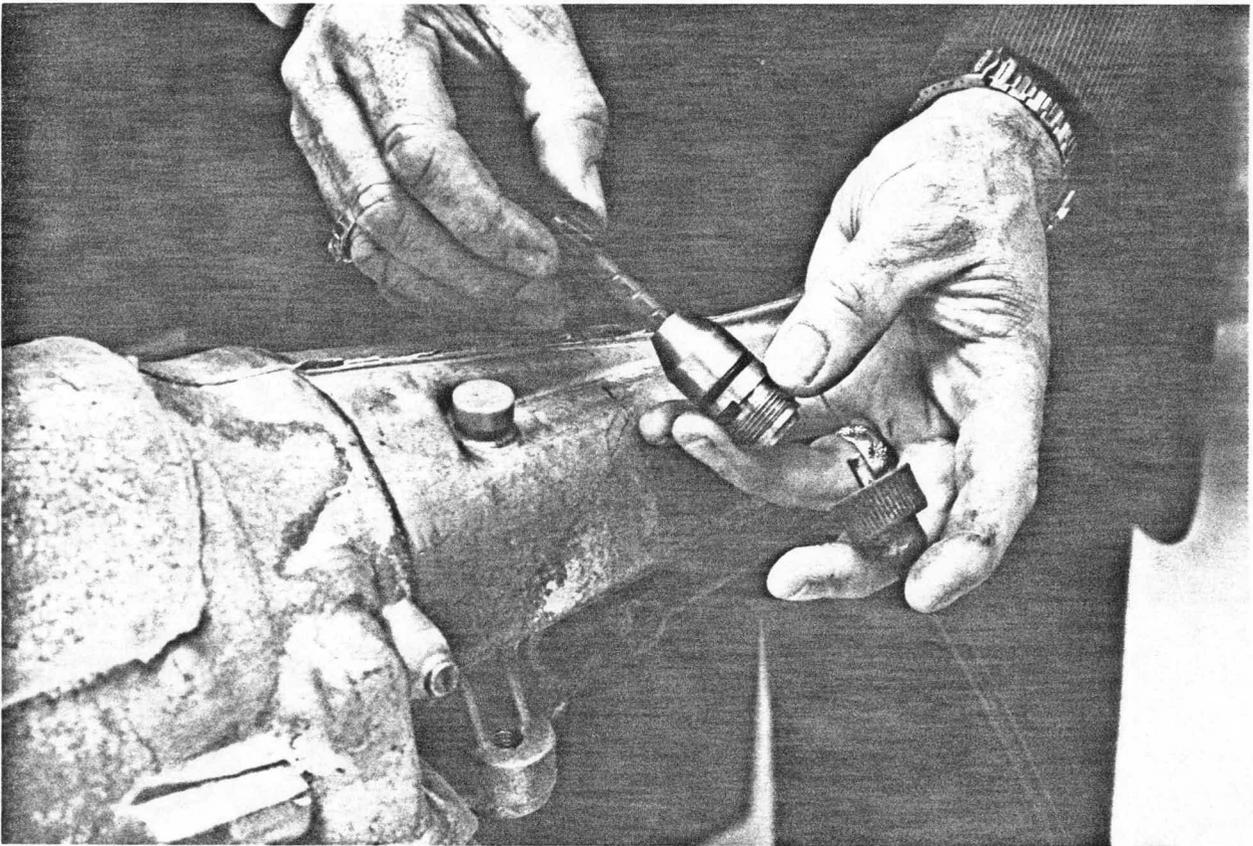


ILLUSTRATION 5: BOITE DE REDUCTION

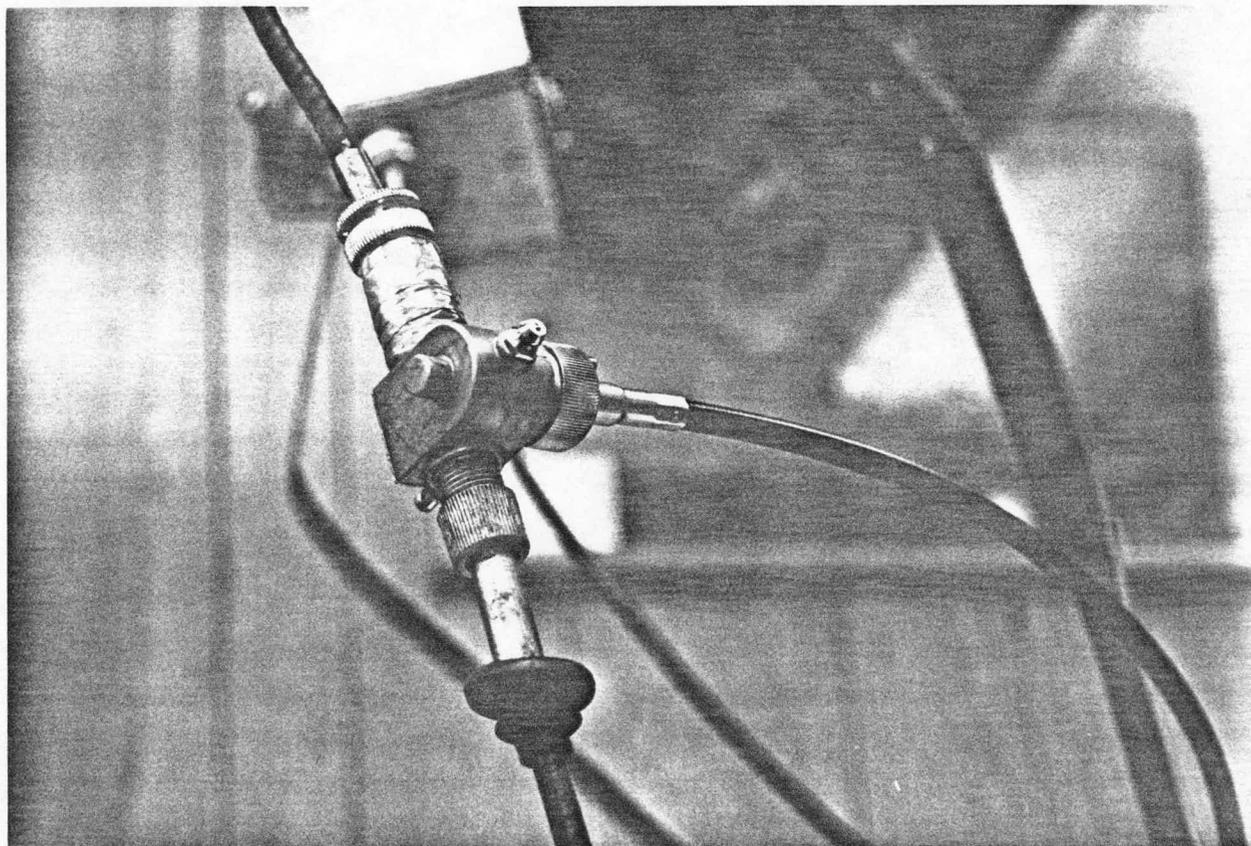


ILLUSTRATION 6: CHAINE RELIANT LE TAXIMETRE
A LA BOITE DE REDUCTION

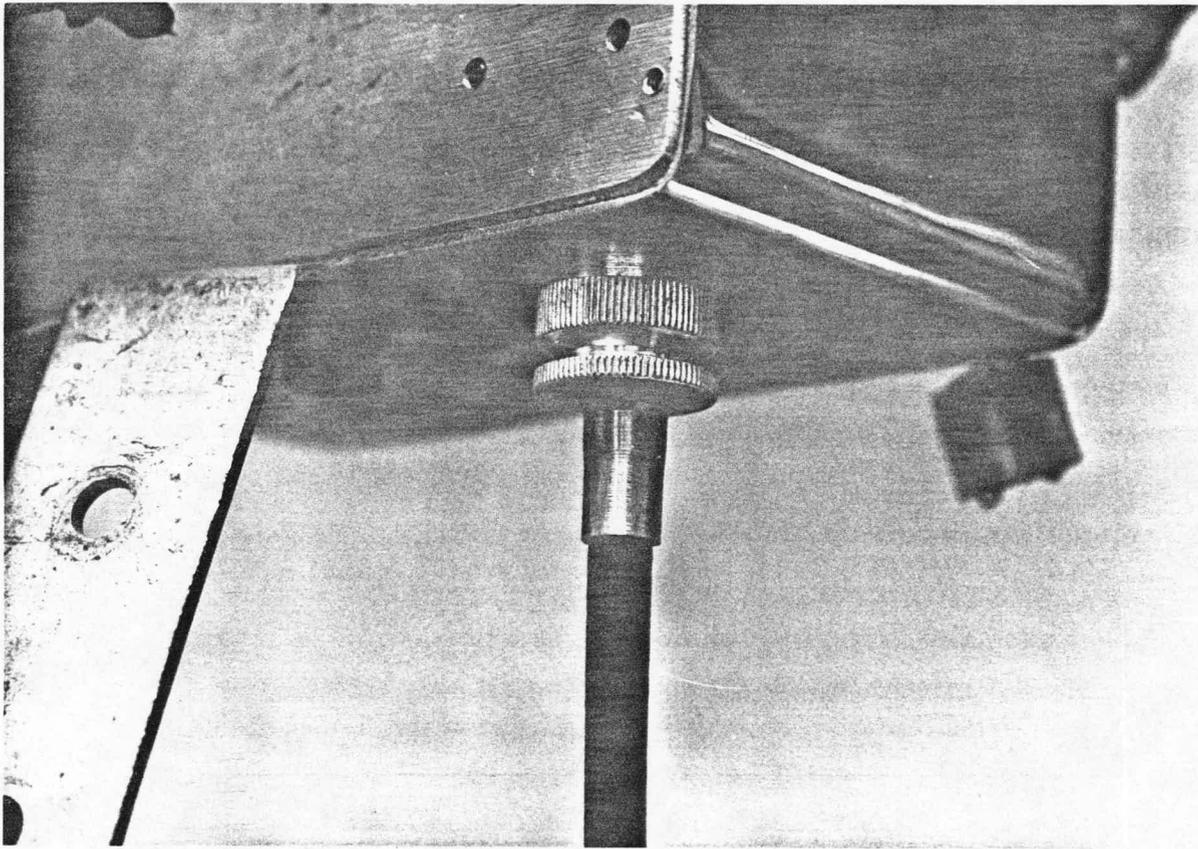


ILLUSTRATION 7: VIGNETTE APPOSEE SUR LE TAXIMETRE



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 090 963