



Service de police
de la Ville de Montréal



Sécurité des chauffeurs de taxi

Présentation à la Commission sur les transports
et les travaux publics

15 avril 2014

Plan de la présentation

1. Synthèse du rapport « *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » (2010)
2. Gestion des images et le traitement de la preuve vidéo
3. Règles en matière de vidéosurveillance à Montréal
4. La vérification des antécédents judiciaires en partenariat avec le SPVM

- **Mise en contexte : Comité sur la sécurité des chauffeurs (2009)**

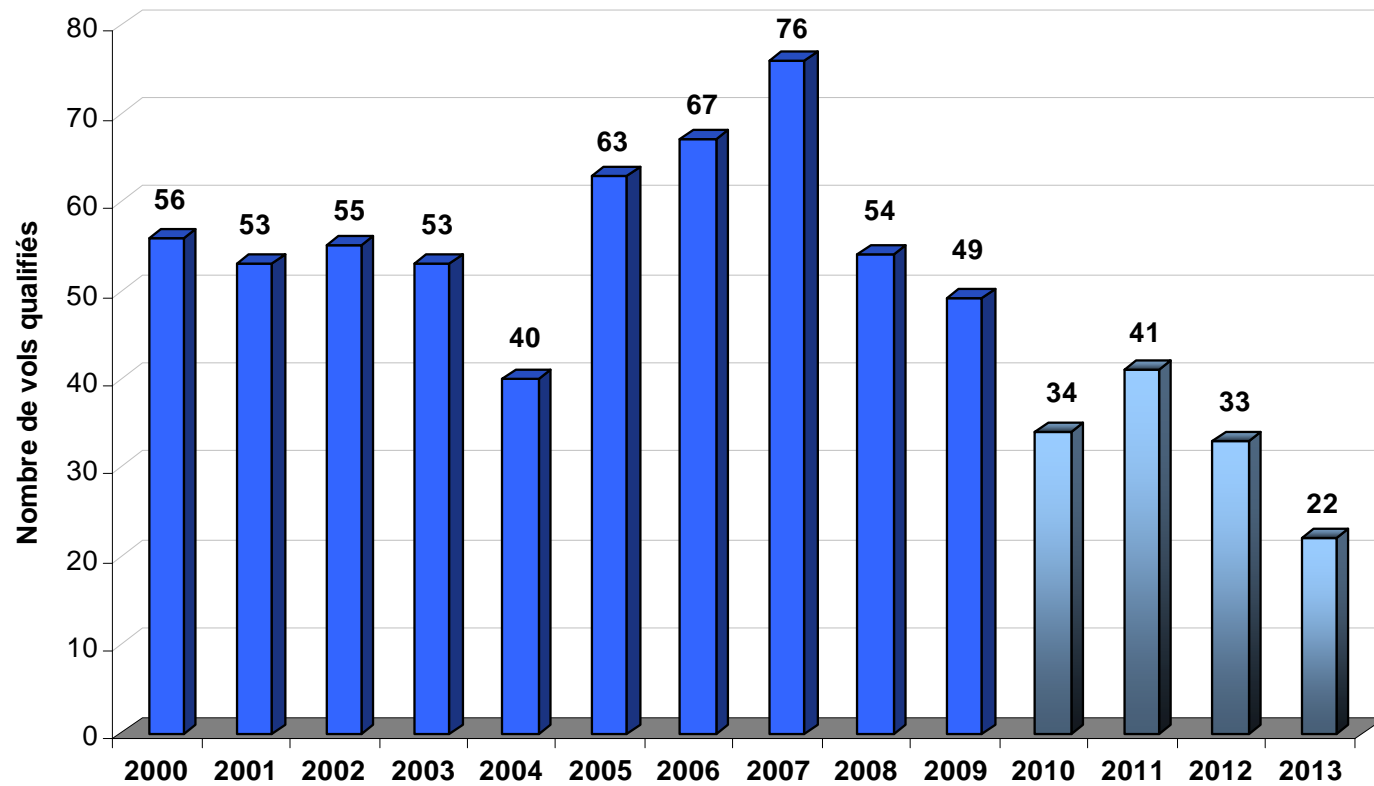
- **Objectif du rapport**

Documenter et analyser la victimisation, déclarée et non-déclarée aux policiers, des chauffeurs de taxi à Montréal

- **Méthodologie et Sources de données (2 volets)**

Criminalité déclarée et enregistrée par le SPVM
Sondage auprès de 140 chauffeurs de taxi montréalais

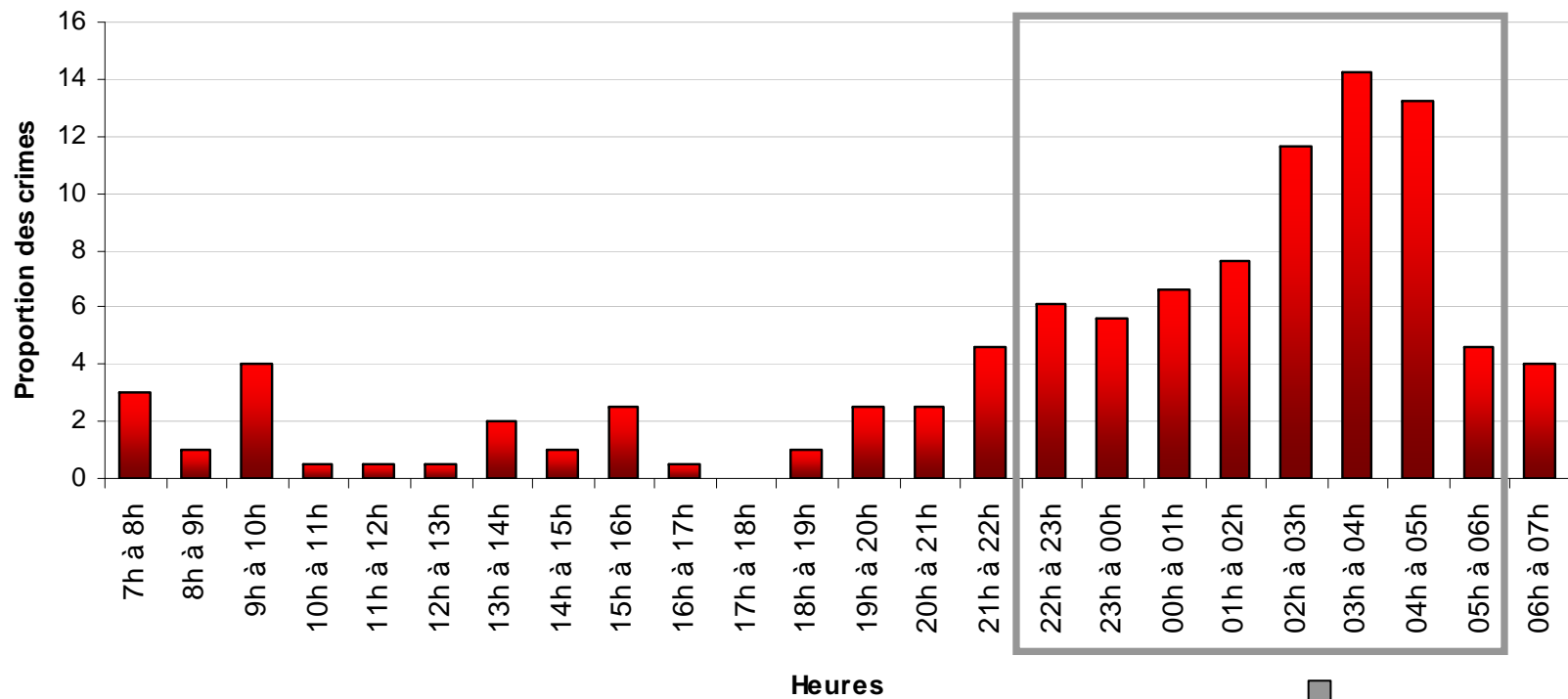
Évolution des vols qualifiés contre des chauffeurs de taxi déclarés au SPVM (2000-2013)



L'évolution de la victimisation déclarée aux policiers (vols qualifiés)

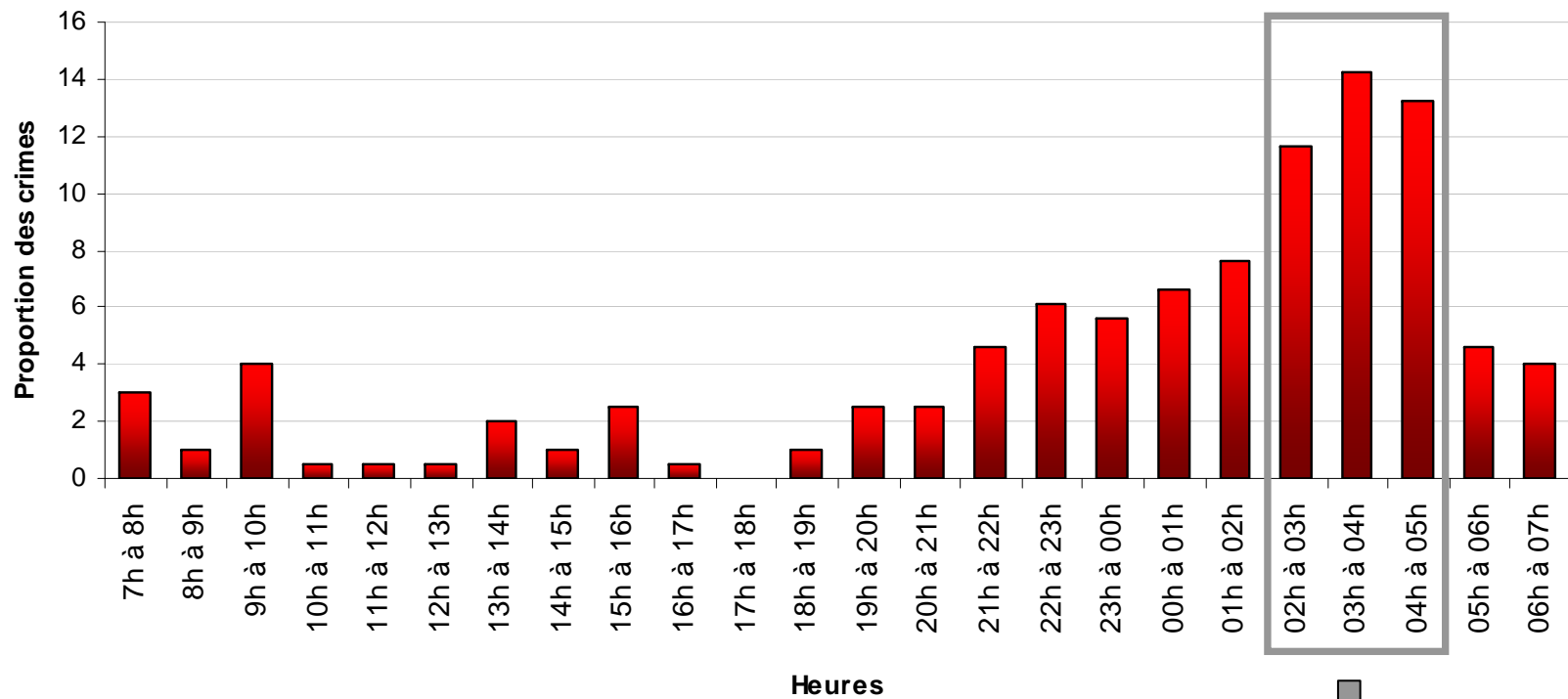
- Baisse de la victimisation à long terme. De 1986 à 1996, on enregistrait une moyenne de 132 vols qualifiés de chauffeurs de taxi par année.
- Diminution semblable à ce qui est observable à l'échelle montréalaise depuis les 20-30 dernières années.
- Taux de victimisations (vols qualifiés, homicides) inférieurs à d'autres villes canadiennes et américaines.

Distribution des vols qualifiés dans le temps et l'espace (cumul 2006-2008)



75 %

Distribution des vols qualifiés dans le temps et l'espace (cumul 2006-2008)



40 %

Typologies des vols qualifiés subis par les chauffeurs de taxi (133 rapports, 2006-2008)

Vols qualifiés «classiques» (60 %)



- 2 fois sur 3 - Plus d'un suspect impliqué
- Utilisation d'une arme (AAF/Couteau)
- 70 % des suspects ont hélé le taxi
- Suspects commettent leurs crimes dans les environs de la destination finale
- Neutralisent moyens de communication du chauffeur

Vols qualifiés «suite à un refus de payer» (25 %)



- Altercation physique suite à un refus de payer et une poursuite par le chauffeur
- Passagers sous l'effet alcool/drogues
- Peu d'armes utilisées

Vols qualifiés «opportunistes» (15 %)



- Vols moins prémédités
- Vol d'argent ou d'effets personnels visibles par les passagers
- Fait suite à un conflit avec le chauffeur
- Utilisation d'une arme peu fréquente

Sondage auprès des chauffeurs de taxi montréalais (N=140)

Sentiment de sécurité et perception des risques

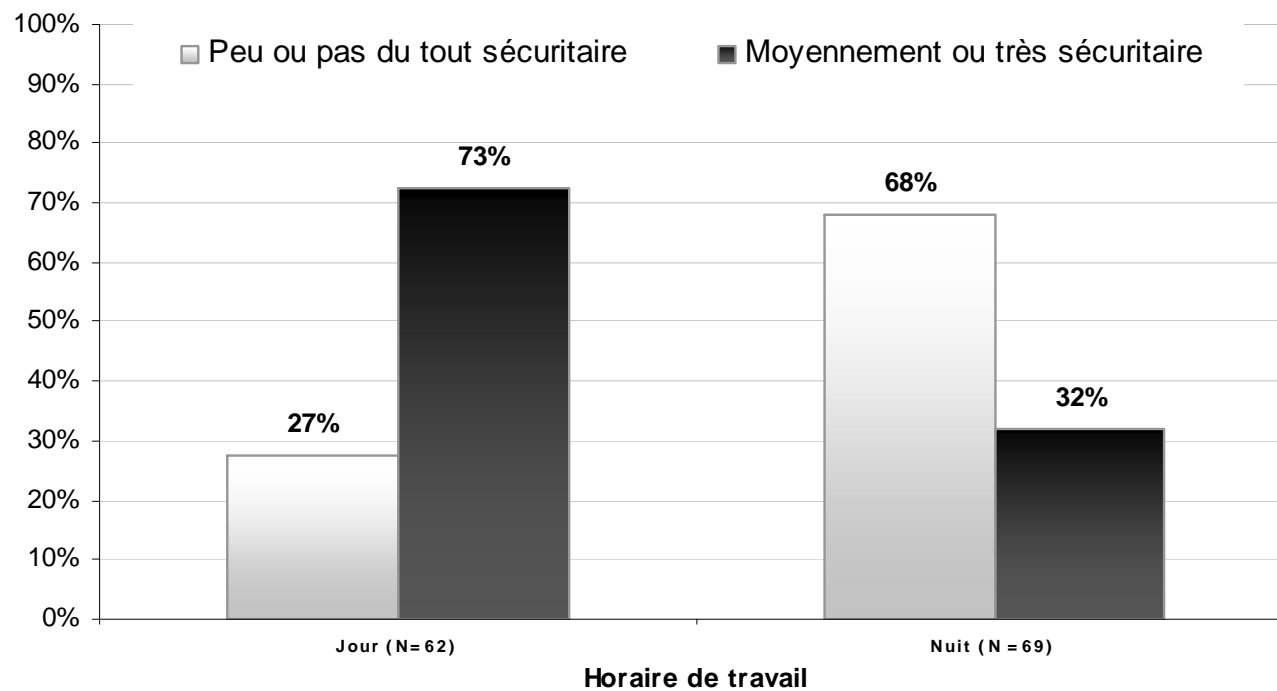
Facteurs associés à une perception élevée du risque d'être volé ou agressé



- Horaire de travail (nuit)
- Plus d'habitude de protection (évitement secteur/client, paiement à l'avance)
- Clientèle prise davantage sur la route que sur appel
- Victimisation antérieure (vols)
- N'ont pas accès à un système de paiement par carte de crédit/débit

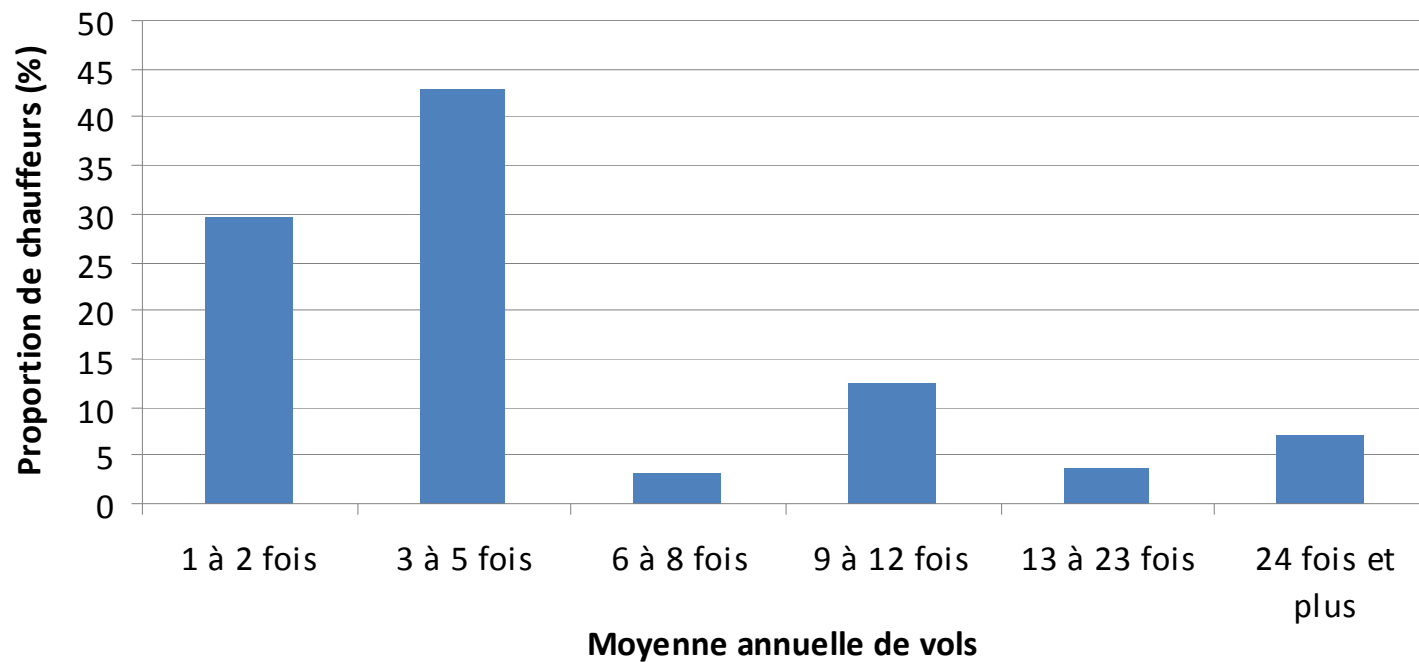
Sentiment de sécurité et perception des risques

Proportion de chauffeurs de taxi qui jugent leur emploi sécuritaire en fonction de leur horaire de travail



Victimisation des chauffeurs de taxi *Vols (refus de payer)*

- Touche la presque totalité des chauffeurs (98 %)
- Survient en moyenne 5 fois par année



- Perte monétaire plus élevée que pour une course moyenne
- Très faible taux de signalement aux policiers
«ça fait partie du métier»
- Facteurs associées à une fréquence plus élevée de ce type de vol
 - *Horaire de travail*
 - *Clientèle sur la route vs suite à un appel*
 - *Fréquence d'agression physique*
(20 % des chauffeurs ont été agressés physiquement dans ce contexte)

Victimisation des chauffeurs de taxi

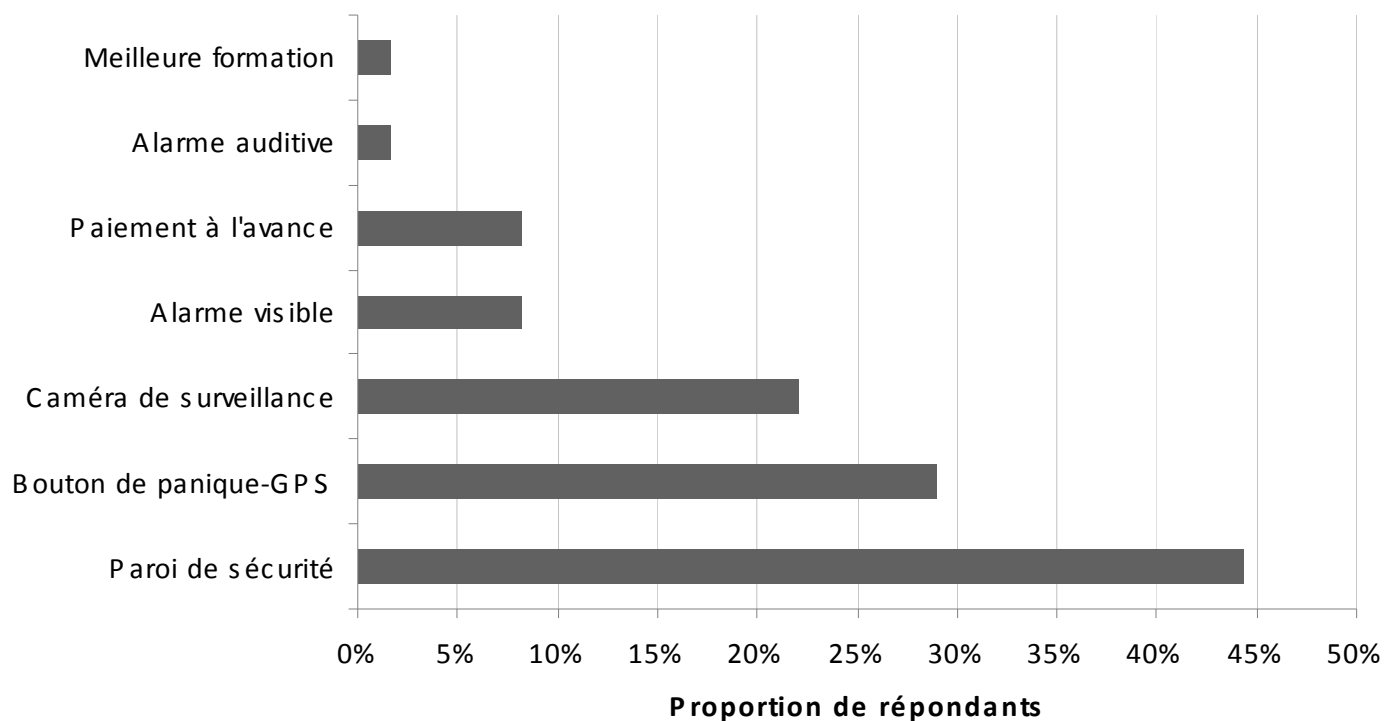
% de chauffeurs victimes de vols (autre que refus de payer)

	Vols Qualifiés armés	Vols simples	Total
En carrière	14 %	10,9%	24,8 %
2 dernières années	3,9 %	4,6 %	8,5 %

- 180 chauffeurs de taxi victimes de vols qualifiés armés à chaque année
- 1 vol qualifié par 150 000 courses
- Informations recueillis sur les vols qualifiés concordent avec les typologies de vols qualifiés

Besoins et moyens de protection des chauffeurs de taxi

D'après-vous, quel(s) moyen(s) parmi les suivants aideraient à réduire les vols/agressions par les passagers ?



« *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » (2010)

- Les risques relatifs de victimisation sont faibles mais l'insécurité est élevée
- Facteurs de risques différents qui pointent vers des mesures préventives complémentaires
- Manque de connaissance sur l'impact des mesures traditionnelles de prévention sur la sécurité des chauffeurs de taxi.

Gestion des images et le traitement de la preuve vidéo

Recommandation du Bureau du Taxi : Installation obligatoire de caméras dans les taxis

Le rôle du SPVM est de recueillir la preuve lors de délit

AUTONOMIE

Chaque immeuble, véhicule, centre commercial, etc. qui surveille leur installation par des caméras vidéo est responsable de gérer leur image, leur rétention et la protection de leur installation.

RESPONSABILITÉ

Le propriétaire ou son représentant a la responsabilité de remettre ces images à la police de façon volontaire ou via un ordre de la cour lors de la commission d'un crime.

PIÈCE À CONVICTION

La remise des images se fait sur un support quelconque: cassette, clé USB, carte mémoire, etc., selon le dispositif installé.

PROCESSUS JUDICIAIRE

À ce moment il y a démarrage de la chaîne de possession pour le dépôt à la cour, une enquête qui s'amorce et dépôt d'accusation s'il y a lieu.

RÔLE: le SPVM n'est nullement impliqué dans la gestion et l'extraction des images vidéo. Son rôle débute au dépôt d'une plainte, prise en charge de pièce à conviction, etc.

Règles en matière de vidéosurveillance à Montréal

La vidéosurveillance à Montréal est régie par des règles émises par la Commission d'accès à l'information.

- Il y a 20 règles distinctes et très restrictives.
- La première règle est très importante: elle vient dire que la vidéosurveillance n'est pas utilisée comme un dispositif de sécurité et le problème à régler doit être identifié, récurrent et circonscrit.
- En plus des 20 règles de la Commission qui doivent s'appliquer, il y a 10 principes directeurs pour le SPVM.
- Le premier principe est que la vidéosurveillance est une mesure exceptionnelle.
- Dans le présent dossier de la sécurité des chauffeurs de taxi, on ne peut pas affirmer qu'on rencontre la première règle et le premier principe directeur.

La vérification des antécédents judiciaires en partenariat avec le SPVM

Recommandation suggérée par le Bureau du Taxi : un protocole d'entente avec un corps de police pour la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs de taxi à un prix raisonnable.

Le SPVM est disposé sous certaines conditions

- L'application de la loi provinciale permettant la vérification des antécédents concernant les services de transport par taxi adopté depuis 2002 ne sera pas mise en application au SPVM, tant qu'il n'y aura pas un protocole d'entente provincial avec le MSP, SAAQ, Ministère des transports et le comité de filtrage provincial sur l'application et l'étendu des empêchements.
- Dès la mise en vigueur de ce protocole, il y aura protocole entre le SPVM et le BTM.
- Le SPVM va devoir ajuster ses effectifs pour traiter un volume de 6000 vérifications annuellement.
- Concernant la tarification, elle est déjà prévue au règlement municipal RCG 14-003.
- Faut bien comprendre que l'analyse du lien entre l'antécédent et l'emploi est la responsabilité de l'employeur, le corps policier n'a aucun pouvoir de recommandation.
- La Ville doit prévoir un processus d'appel d'une décision du BTM.