
Procès-verbal de l'examen public sur les moyens d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi
et le transport par taxi dans l'agglomération de Montréal

Commission sur le transport et les travaux publics (volet agglomération)

Le lundi 12 mai 2014 à 19 h
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

COMMISSAIRES PRÉSENTS

M. Michel Bissonnet, président
M. Beny Masella, vice-président
M. Alex Norris, vice-président
M. Maurice Cohen
Mme Suzanne Décarie
Mme Mary Deros
M. Pierre L'Heureux
M. Craig Sauvé
M. Steve Shanahan
M. Morris Trudeau

COMMISSAIRE ABSENTE

Mme Monica Ricourt

Une cinquantaine de citoyens, sept employés de la Ville et deux conseillers municipaux étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05. Il se présente et demande aux membres de la Commission de le faire à tour de rôle. Il explique les objectifs poursuivis par cet examen public et le déroulement de la séance.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Masella, appuyée par M. Trudeau, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Audition des mémoires sur les moyens d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi et le transport par taxi dans l'agglomération de Montréal

Le président invite le premier intervenant à se présenter au microphone.

3.1 M. ÉRIC GAGNON, DIRECTEUR DE L'INGÉNIERIE, VERIF EYE TECHNOLOGIES

Depuis 1998, l'entreprise canadienne VerifEye Technologies se spécialise dans la conception et la vente de solutions de vidéos mobiles. Son directeur de l'ingénierie souligne que 110 000 unités ont été vendues par le monde et qu'aucune ville n'a retiré le mandat d'installer les caméras. Les caméras réduisent d'un facteur 3 (selon l'étude américaine NIOCH) les types d'incidents. Il appert qu'à Toronto, le crime aurait baissé de 75 % et à Doncaster, il y a 83 % de moins d'incidents. Il souligne que la publicité dans les véhicules participe à l'amélioration du niveau de sécurité des chauffeurs, car les usagers portent davantage leur attention vers l'écran plutôt que vers les chauffeurs, en faisant référence à une étude produite à Chicago.

Il propose sept éléments clé pour un programme de caméras de sécurité efficace : 1) des spécifications adéquates ; 2) la participation de la police à l'élaboration des spécifications et l'évaluation des fournisseurs ; 3) des équipements abordables et fiables; 4) l'application de la loi et les inspections régulières; 5) le soutien et la bonne volonté de l'industrie du taxi ; 6) la capacité technique du fournisseur et sa responsabilisation ; 7) des installateurs autorisés et responsables afin de fournir un support local. De plus, « la formation et la communication contribueront à accroître la sensibilisation à l'efficacité du programme mis en place », termine-t-il.

Des commissaires ont questionné M. Gagnon sur :

- Qui commande l'installation ? On apprend qu'en général les systèmes sont demandés par les villes et les données sont encryptées et accessibles uniquement par elles;
- Qui achète les équipements? Normalement ce sont les propriétaires des véhicules qui achètent;
- Pourquoi la ville de Doncaster? Car elle est la seule ville qui a pris le temps de compiler les incidents;

- Le coût des caméras : environ 1 000\$ pour une période de 10 ans avec une garantie de 5 ans;
- Les villes ont-elles intégré la publicité dans les véhicules? Rarement, précise M. Gagnon; elles ont plutôt augmenté les tarifs ou chercher d'autres moyens de financer le programme;
- Est-ce que le système inclut aussi la localisation du taxi? Non, ce système ne possède pas de réseau de communications.

3.2 MME ANNIE HOTTA, REPRÉSENTANTE, TABLE DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES (TCTPH)

Représentante de la TCTPH, Mme Hotta explique que cette dernière réunit une trentaine d'organismes situés sur l'île de Montréal qui développent des positions concertées concernant le transport en commun adapté et l'accessibilité universelle du réseau régulier de transport en commun.

La Table est très déçue du peu de mesures développées par le BTM pour améliorer la sécurité des usagers et principalement des usagers ayant des limitations fonctionnelles, tant pour les Montréalais que pour les personnes en visite. Elle cite notamment, la maintenance inadéquate des équipements, le peu de formation transmise par rapport à la clientèle pour l'aide à la mobilité et la manipulation des équipements, l'absence de rallonge à la ceinture de sécurité, la courtoisie des chauffeurs et leur conduite avec téléphone cellulaire. La Table s'affirme plutôt contre l'utilisation des caméras à des fins de service à la clientèle, à moins que des procédures distinctes soient établies par des acteurs clairement définis. « Les divers intervenants doivent arriver rapidement à une entente », finit-elle.

3.3 M. FÉLIX MEZEI GUÉRIN, CITOYEN

M. Guérin se présente à titre d'étudiant à l'université Concordia et citoyen pour qui le développement et le rayonnement de Montréal sont une priorité. Il est aussi utilisateur de courses en taxi. Il dresse huit propositions en réponse au projet du BTM :

- Installer des caméras : pour les villes consultées, elles sont le meilleur moyen pour diminuer la criminalité;
- Transférer les coûts à l'industrie privée pour financer ces caméras;
- Intégrer les systèmes de paiements électroniques à tous les taxis, car s'il y a moins d'argent présent dans les véhicules taxis, il y aura réduction des vols;
- Permettre l'installation d'écrans publicitaires;
- Uniformiser la flotte de taxis pour obtenir une image unique;
- Moderniser les taxis en y intégrant les nouvelles technologies;
- Rendre les taxis plus verts;
- Ne pas imposer d'augmentation tarifaire.

3.4 M. PIERRE GRINON, VICE-PRÉSIDENT DE VENTE, ILOC TECHNOLOGIES

M. Grignon propose le système Triloc GPS Locator de Iloc Technologies. Ces outils sont intégrés à même les véhicules (à paramétrer selon les besoins de l'industrie) et lorsque le chauffeur se sépare de sa voiture en protégeant l'individu en tout temps. Il s'agit d'une montre, très discrète, qui envoie l'information à une centrale par voie de technologie cellulaire 3G. Ceci permet de localiser l'individu tandis que la personne qui reçoit l'appel peut apporter de l'aide à l'individu grâce à une solution d'intervention d'urgence. Si l'individu dépasse une certaine vitesse ou un périmètre visé, une alerte est envoyée.

Cette solution avec une technologie récente et abordable revient à 1,76 \$ par journée d'utilisation par année et pour la deuxième année à 0,75 \$ par jour. Cette entreprise « se situe la première au Canada en matière de sécurité publique et personnelle », ajoute-t-il.

Un membre mentionne que le premier mécanisme aidant à la sécurité des chauffeurs est la dissuasion et qu'il imagine difficilement comment cet outil peut répondre à cette question puisque la montre est discrète.

3.5 M. MARIO SABOURIN, DIRECTEUR GÉNÉRAL, CAMO-ROUTE

Fondé en 1990, Camo-route est le comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie du transport routier au Québec. Le directeur général, M. Sabourin, décrit son mandat qui vise à favoriser et à consolider le partenariat sur une base sectorielle dans le but de permettre une prise en charge, par le milieu, du développement des facteurs de compétitivité des entreprises et de la main-d'oeuvre du secteur du transport routier.

Camo-route croit fermement que les campagnes de sensibilisation, la formation continue ainsi que la reconnaissance professionnelle du métier de chauffeurs de taxi permettraient d'améliorer la sécurité de ceux-ci ainsi que le service du transport par taxi, car ce dernier est vital pour les usagers dont les personnes plus âgées et celles à mobilité réduite. Ceci résume ses principales recommandations.

3.6 M. JEAN-NOËL WESNER, PRÉSIDENT, ASSOCIATION HAÏTIENNE DES TRAVAILLEURS DU TAXI

M. Wesner, énonce que l'association est composée de 600 membres et que ceux-ci s'interrogent à savoir comment la présence d'une caméra dans le taxi assurera la sécurité du chauffeur. La majorité de ses membres semblent plutôt favorables à l'installation d'un séparateur et propose de laisser le libre choix aux chauffeurs tout en développant un partenariat avec ceux-ci. Il signale qu'on ne connaît pas le coût d'un tel équipement. Il demande que cette consultation soit centrée sur la sécurité uniquement et de traiter de l'avenir de l'industrie du taxi dans un cadre à part. D'autres alternatives expérimentées à la Table de concertation du BTM doivent être considérées de préférence aux gadgets présentés. L'équipement électronique, le bouton 911, le bouton panique, le feu de détresse, tous ces équipements sont à conjuguer pour améliorer la sécurité. « Les conséquences seront vécues par les chauffeurs et c'est un système installé et défrayé par le gouvernement pour tous et équitable » qui doit être mis en place, dit-il.

Les membres ressentent une résistance assez forte chez certains chauffeurs pour l'installation de caméras, car en plus de leur travail difficile et durement gagné, l'ignorance des coûts les indispose, malgré le fait que leur sécurité soit primordiale.

3.7 M. DENIS LARAMÉE, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT, MOBILE KNOWLEDGE

L'entreprise Mobile Knowledge offre différents systèmes technologiques à l'industrie du taxi : systèmes de répartition d'appels, paiement aux chauffeurs, terminaux véhiculaires, applications mobiles, GPS et autres. M. Laramée propose des spécifications techniques et réglementaires quant aux installations de caméras, de module de paiement électronique et de bouton d'urgence dans les taxis. Il appuie une nécessaire réglementation au sujet de l'accessibilité aux données recueillies par les caméras.

Dans ce contexte, l'importance des coûts de ces équipements est relevée par un membre qui se questionne sur l'installation de ceux-ci dans les véhicules taxis indépendants représentant 25 % de la flotte de taxis.

3.8 MME PAULE MARCEAU, DIRECTRICE ADJOINTE, REGROUPEMENT DES TRAVAILLEURS AUTONOMES MÉTALLOS (RTAM)

Le RTAM réunit des travailleurs autonomes œuvrant dans différents secteurs comme les taxis et les limousines, le camionnage et l'immobilier. Le regroupement fait partie du plus important syndicat du secteur privé au Québec, le Syndicat des Métallos. Le principal service offert est la représentation juridique pour contester certains constats d'infraction reçus dans le cadre de leur travail.

La directrice adjointe, Mme Marceau, répond directement et positivement à la plupart des propositions émises par le BTM que ce soit sur l'installation des caméras et l'accessibilité aux données, l'utilisation accrue des systèmes de paiement électronique sans coût additionnel pour les chauffeurs, le transport illégal et l'augmentation des amendes, la formation de base et continue mais qu'une partie de ces coûts soient assumés par la Ville. « Ces points doivent agir en synergie » ajoute-t-elle.

3.9 M. MAX-LOUIS ROSALBERT, PRÉSIDENT, REGROUPEMENT DES PROPRIÉTAIRES ET CHAUFFEURS DE TAXI DE MONTRÉAL (RPCTM)

Le RPCTM est un organisme à but non lucratif qui regroupe 2 000 membres sur une base d'adhésion volontaire. Son principal objectif est de défendre les intérêts des propriétaires et chauffeurs de taxi.

Après avoir situé l'organisme, M. Rosalbert explique que les artisans du taxi sont pour l'évolution et le progrès tel que présenté par le BTM. Cependant, il met en doute la réalisation de ces propositions par manque de financement. Déjà, dû à leur situation financière précaire, les membres prennent des risques pour leur sécurité et il voit d'un mauvais œil l'augmentation des frais relatifs à leurs conditions de travail.

Il énumère les trois options les plus utilisées dans les grandes villes nord-américaines en regard de la sécurité physique : la caméra, le grillage séparateur et le bouton panique. Il n'a pas été question, dit-il, de la sécurité morale des chauffeurs, de la liberté de gérance de leur profession ni de leur sécurité financière. Il explique que, pour être relié à une centrale de répartition, la cotisation est très élevée de même que le pourcentage exigé lors de l'utilisation de la carte de crédit. « En moyenne, les chauffeurs travaillent de 14 à 16 heures par jour, ce qui, au bout du compte, fait un honoraire moindre que le salaire minimum. C'est une nécessité de passer tant d'heures derrière le volant; on aimerait en passer moins pour obtenir un salaire décent », souligne-t-il. Il décrit la vie de 11 000 familles touchées par ce type de travail. Pour améliorer la sécurité aussi des usagers, il demande d'aider le chauffeur à diminuer le nombre d'heures de travail, tout comme un règlement l'impose pour les camionneurs. Aussi, il ajoute que les personnes qui opèrent du transport illégal ne sont pas arrêtées en assez grand nombre, qu'il est impératif d'ajouter des postes d'attente et qu'il faut un regroupement des forces concernant l'électrification de la flotte ou encore l'instauration de voitures hybrides.

Le trésorier du regroupement, M. Edgard El-Kalaani, entretient les membres de la commission sur d'autres sujets dont la vérification des antécédents judiciaires, la publicité, le fonds de développement, les postes d'attente, la géorépartition et la formation et décline un certain nombre de recommandations.

Les questions des membres ont porté sur les sujets suivants et messieurs Rosalbert et El-Kalaani ont répondu à chacune d'elles :

- Le nombre de véhicules loués sur 24 heures et les frais de location d'une voiture : sur 4 400 véhicules, 3 000 voitures sont louées sur 24 heures et nécessitent deux chauffeurs. Les frais d'un véhicule loué s'élèvent à 110 \$ par jour. Le montant retiré d'une grosse journée de travail s'élève à 200 \$.
- La confirmation du nombre d'heures de travail par jour : 1 400 chauffeurs travaillent de 14 à 16 heures par jour. Comme un propriétaire de taxi ne peut pas toujours travailler sept jours par semaine, il loue donc son taxi à d'autres chauffeurs.
- Le nombre de personnes qui demandent de faire un arrêt à la banque, car ils n'ont pas d'argent : ce fait arrive très fréquemment et en plus les usagers se sauvent sans payer. Pour les intervenants, le 7 % exigé pour l'utilisation des équipements par cartes de crédit est trop élevé et certains exigent aussi 1 \$ de plus à la course pour compenser. Il faut que les frais soient amortis.

3.10 M. GÉRARD PIERRE, AVOCAT ET CANDIDAT ASPIRANT POUR LE PARTI LIBÉRAL DU CANADA DANS LE COMTÉ D'AHUNTSIC

M. Pierre explique que, malgré leur scolarité, qui n'est malheureusement pas suffisamment reconnue, le travail dans l'industrie du taxi pour les communautés magrébine et haïtienne est celui le plus accessible pour eux.

Il rappelle que selon les statistiques du SPVM, 85 % des vols qualifiés sont prémédités et que 98 % des vols de chauffeurs sont opportunistes. La majorité des chauffeurs ne sont pas contre l'installation des caméras, mais comme les coûts ne sont pas connus, « il ne faut pas perdre de vue que cela peut pénaliser les gens que l'on désire sécuriser », dit-il. Les mesures devront être prises de concert avec l'industrie, en accord avec la société qui devrait aussi défrayer une partie des coûts compte tenu du faible revenu retiré par les chauffeurs. Dans un tel cas, il dit comprendre la détresse et les besoins des chauffeurs.

M. Pierre ajoute que :

- Le taxi doit faire partie du cocktail de transport à Montréal;
- Le même traitement des caméras de la STM, qui sont considérées publiques, doit s'appliquer pour les caméras installées dans les véhicules taxis;
- L'obtention d'une aide additionnelle pour l'électrification des véhicules favoriserait la lutte contre les changements climatiques;
- Une peine plus sévère est demandée pour les agresseurs.

3.11 M. LAVAL BILODEAU, CITOYEN

M. Bilodeau soulève que, pour lui, un client qui part sans payer est de même nature que ce qui se passe dans un commerce et ajoute qu'il n'est pas facile de se prémunir contre toute attaque. Concernant les actes criminels, il est heureux qu'il en ait peu à Montréal. Il constate et désire partager l'intolérance marquée des piétons, des cyclistes et des automobilistes sur la route en plus du non-respect de la signalisation de manière courante par ceux-ci.

Il demande que soient accordés des privilèges pour permettre le virage à gauche plus fréquemment et d'ajouter et de remplacer, selon le cas, des postes de taxis lors de travaux routiers.

4. Période de questions et de commentaires du public

Tous les intervenants inscrits ayant été entendus, le président permet à quelques personnes dans la salle d'émettre leurs commentaires qui se résument comme suit :

- De mieux identifier les cyclistes fauteurs;
- De mieux contrôler les permis de chauffeurs, car certains conservent leurs permis même s'ils n'habitent pas à Montréal ce qui crée une compétition indue;
- D'émettre des amendes aux inscriptions sur Kijiji afin de mieux contrer le transport illégal ;
- De comparer le coût de chargement d'une voiture électrique Tesla pendant une année (2,25 \$ le chargement) et le coût de l'utilisation d'une voiture à essence pendant aussi une année (environ 12 000 \$);
- De l'utilisation des images caméras seulement pour les cas d'actes criminels et non pour faire de la discipline;
- De pouvoir installer un seul modèle de caméras pour tous les véhicules;
- Créer un fonds de développement dont les premières sommes pour le démarrage doivent provenir de la Ville;
- De tenir compte des longues heures de travail passées derrière le volant, des coûts qui augmentent, des problèmes de stress, de santé et de revenus des chauffeurs;
- De bien encadrer la publicité, car il y en a partout, ce qui crée une pollution sonore en plus de ne pas être certain que ce choix va permettre un partage des revenus suffisant pour réduire les frais d'opération d'un taxi;
- De prendre en compte des périodes plus ou moins productrices ou saisonnières dans l'industrie;

- De tenir compte des endroits particulièrement plus dangereux pour la sécurité des chauffeurs;
- De mettre à jour le règlement afin que les voleurs soient reconnus criminellement responsables afin de diminuer les abus chez les chauffeurs de taxis;
- De tenir compte des oppositions faites par les deux regroupements de chauffeurs et propriétaires de taxis.

5. Ajournement de l'assemblée

Le président remercie toutes les personnes présentes et celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

La séance est ajournée à 10 h, sur une proposition de M. Norris secondée par M. Masella. Elle se poursuivra le 21 mai à 19 h dans cette même salle pour l'adoption des recommandations.

ADOPTÉ LE : 11 SEPTEMBRE 2014

Original signé

Michel Bissonnet
Président

Original signé

Diane Côté
Secrétaire recherchiste