

Industrie du taxi de Montréal : Sécurité des chauffeurs et des usagers



Document de consultation

Consultation publique du 15 avril 2014

PRÉPARÉ POUR :

Commission sur les transports et les travaux publics

Ville de Montréal

PAR :

Bureau du Taxi de Montréal

Industrie du taxi de Montréal : Sécurité des chauffeurs et des usagers

CONSULTATION PUBLIQUE DU 15 AVRIL 2014

LE BUREAU DU TAXI

Créé en 1987, le Bureau du taxi avait alors comme rôle d'appliquer la réglementation du transport par taxi. Au fil des années, des programmes et des règles sont instaurés afin d'augmenter la sécurité des usagers et des chauffeurs. Une formation obligatoire est d'abord mise en place pour tous les nouveaux chauffeurs, puis un programme d'inspection obligatoire des véhicules taxis. En 2004, le Bureau fait modifier la réglementation afin d'introduire l'âge minimum/maximum des véhicules. Six ans plus tard, il bonifie le règlement en prévoyant une nouvelle image distinctive pour les taxis, incluant la publicité. En 2011, le comité exécutif recommande, en réponse au rapport de la Commission publique sur l'industrie du taxi de 2010, que le Bureau du taxi et du remorquage devienne une société paramunicipale. Puis, en 2012, le Bureau met en place un programme de formation continue pour les chauffeurs.

Le Bureau du taxi de Montréal (BTM) débute officiellement ses activités le 1^{er} janvier 2014, répondant ainsi aux quatre premières recommandations de la Commission. En effet, celles-ci prescrivaient de revoir la gouvernance et la structure du Bureau du taxi, alors sous la responsabilité du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

Le BTM a pour mission de développer l'industrie du transport par taxi, de lui offrir des services, d'encadrer et d'améliorer le service offert par l'industrie. Il se doit également d'améliorer la sécurité des chauffeurs et des usagers ainsi que d'accroître les compétences des chauffeurs. Afin de réaliser son mandat, le Bureau du taxi doit voir à l'application de la Loi et des règlements applicables¹, offrir des services de guichet unique permettant aux intervenants de l'industrie d'effectuer le renouvellement de leurs permis et les transferts des véhicules et finalement assurer la concertation auprès des différents acteurs de l'industrie. La Ville de Montréal confie également au BTM le soin d'appliquer son *Règlement sur le remorquage des véhicules* (RCG 13-022).

¹ Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01) et le Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009) de la Ville de Montréal

L'INDUSTRIE DU TAXI

L'industrie du taxi est composée de propriétaires de taxis, de chauffeurs et d'intermédiaires en services (centrales de répartition d'appels). Le territoire de l'île de Montréal est divisé en trois secteurs distincts : l'ouest, le centre et l'est. On y dénombre 4627 permis de taxis, dont 4085 propriétaires distincts, et 11625 chauffeurs. Parmi ces 4627 permis, 196 sont des permis restreints répondants aux besoins de la clientèle à mobilité réduite. La situation de Montréal est peu commune, en ce sens que plutôt d'y trouver quelques propriétaires détenant des flottes de taxis, la majorité des détenteurs de permis de transport par taxi sont propriétaires de leur véhicule et font affaire avec des intermédiaires en services afin de recevoir les demandes de répartition. Ces détenteurs de permis peuvent louer leur véhicule à des chauffeurs détenant un permis de taxi valide. Chaque année, les chauffeurs de taxis montréalais réalisent plus de 37 millions de courses².

Quant à elle, l'industrie de la limousine est composée de propriétaires et de chauffeurs, détenteurs de permis émis par le BTM. Sur le territoire de l'île de Montréal, on dénombre 131 limousines berlines et 91 limousines grand luxe. Les chauffeurs sont embauchés par les détenteurs de permis de transport par limousine.

LE RAYONNEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Parmi ses responsabilités, le nouveau Bureau du taxi doit assurer le développement de l'industrie et accroître son rayonnement. Des projets seront donc mis de l'avant afin d'harmoniser et de redorer l'image de l'industrie du taxi.

Tout d'abord, le BTM désire accentuer l'image des chauffeurs de taxi à titre d'ambassadeurs de la Ville. Ils sont la porte d'entrée et le mode de transport prisé par la clientèle touristique. Ils font inévitablement partie intégrante de l'image de la Ville de Montréal.

Des campagnes de publicité et d'information pourraient mieux faire connaître l'industrie du taxi et les individus qui la constituent.

Également, des postes d'attente modernisés et identifiables aisément par la clientèle pourraient contribuer au rayonnement du taxi à Montréal.

La mise en place de ces mesures vise à faire rayonner l'industrie du taxi afin d'être une image forte au sein de la Ville lors des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal. Ainsi, l'industrie du taxi contribuera fièrement à l'image de la Ville et sera un fier ambassadeur.

² Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal.

LA SÉCURITÉ

La *Loi sur le transport par taxi* (LRQ c S-6.01) et l'ensemble de la réglementation provinciale et municipale qui s'applique à l'industrie se déclinent en deux axes : la sécurité du public et le service à la clientèle. L'enjeu de la sécurité compte deux volets distincts : la sécurité des chauffeurs et la sécurité des usagers. Il est donc essentiel de cibler des propositions spécifiques pour chacun de ces volets.

Depuis la création du Bureau, plusieurs mesures ont été mises en place afin d'assurer la sécurité des chauffeurs et des usagers. Parmi ces mesures, notons des opérations avec des partenaires en prévention tel le SPVM, le dépôt d'un plan de sécurité optimal pour l'industrie du taxi (1997), l'évaluation et l'actualisation des mesures mises en place par ce plan et la modification réglementaire intégrant un dispositif d'alerte 911 pour l'ensemble des lanternons. Certaines dispositions du *Règlement sur le transport par taxi* (RCG 10-009) ont également été mises en place afin de protéger les chauffeurs. À titre d'exemple, un chauffeur peut refuser une course si :

- ▣ le client est apparemment en état d'ébriété ou sous l'influence de la drogue;
- ▣ le chauffeur a des raisons de croire que sa sécurité peut être menacée;
- ▣ le client n'est pas en mesure de payer la course en monnaie ayant cours légal au Canada³.

Le BTM a également participé à diverses études telles deux études du National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH), l'une évaluant les caméras de sécurité versus les partitions et l'autre étudiant les spécifications requises pour les caméras de sécurité. Il a aussi participé à des projets pilotes, tel le MV1, un véhicule universellement accessible muni d'une caméra de surveillance.

Le Bureau a également mis de l'avant plusieurs mesures pour assurer la sécurité des usagers du transport par taxi. À titre d'exemple, les dispositions réglementaires obligeant les chauffeurs à conduire de façon sécuritaire et à déposer les clients à des endroits sécuritaires. Également, la mise en place de la formation obligatoire des nouveaux chauffeurs, puis de la formation continue, visent à assurer le professionnalisme des chauffeurs, dans une optique de transport sécuritaire pour tous.

Sécurité des chauffeurs

Dans le but d'optimiser la sécurité des chauffeurs de taxi sur le territoire de l'île de Montréal, le BTM a mis au point plusieurs propositions. L'obligation, par voie réglementaire, d'installer des caméras de sécurité à bord des véhicules taxis est une mesure grandement encouragée par le BTM. Il est important de mentionner que l'accès aux

³ RCG 10-009 art 116 (2), (5), (6).

données amassées par ces caméras serait strictement réservé aux corps policiers, assurant ainsi le respect de la vie privée des usagers. Une étude américaine confirmait récemment l'efficacité de cet outil pour dissuader les crimes⁴.

À l'inverse, cette même étude n'a pas démontré l'efficacité d'une partition séparant le chauffeur de ses clients pour dissuader les criminels. Cette mesure, dont le recours est légal au Québec, n'a été adoptée que par quelques propriétaires à Montréal.

Une recherche du SPVM datant de 2009⁵ a permis de démontrer que les chauffeurs de taxis sont majoritairement victimes de crimes d'opportunités. Le BTM désire donc instaurer des mesures visant à réduire les opportunités. À titre d'exemple, le paiement électronique et le paiement à l'avance permettraient de réduire la quantité d'argent liquide à l'intérieur du taxi, ainsi que les risques de vols qualifiés et de vols par refus de payer.

Une formation spécifique en matière de sécurité pourrait aussi être offerte aux chauffeurs de taxis, leur permettant ainsi de mieux déceler les situations risquées et les comportements dangereux.

Afin d'assurer la sécurité des chauffeurs, le BTM suggère également de rendre obligatoire la répartition électronique des courses par GPS afin de connaître la localisation exacte du véhicule. Cette mesure permettrait une réponse plus rapide des services d'urgence.

Finalement, il serait pertinent de munir chacun des véhicules d'un mécanisme d'alerte relié à leur centrale d'appels.

Sécurité des usagers

Afin d'améliorer la sécurité des usagers, le BTM propose plusieurs mesures. Tout d'abord, la *Loi sur le transport par taxi* (L.R.Q., c. S-6.01) prévoit, depuis 2001, que pour obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi, une personne doit fournir un certificat de vérification des antécédents judiciaires, et ce, pour l'ensemble du Québec⁶. Cette disposition permet de filtrer les chauffeurs déclarés coupables d'un acte criminel au cours des cinq dernières années.

Il importe maintenant d'établir un protocole d'entente avec un corps policier afin d'obtenir un tarif raisonnable pour la vérification des antécédents de la totalité des chauffeurs de taxis, tel que prescrit par la Loi.

Par sa lutte au transport illégal, le BTM tente de protéger les citoyens des risques encourus par cette pratique. L'élaboration de campagnes d'information serait extrêmement pertinente afin de sensibiliser la population à ce phénomène peu connu.

⁴ Étude du NIOSH les caméras de sécurité versus les partitions

⁵ Analyse statistique de la victimisation des chauffeurs de taxi de Montréal

⁶ RLRQ c S-6.01 art. 25

Également, le BTM souhaite se doter des outils nécessaires afin d'augmenter ses efforts pour contrer le transport illégal. L'augmentation des effectifs dévolus à ce fléau, l'obtention de pouvoirs supplémentaires tel celui de saisir les véhicules en infraction et l'augmentation des amendes pour les transporteurs illégaux, sont des ressources essentielles pour ce combat.

Le BTM souhaite aussi mettre en œuvre, dans le cadre du programme de formation continue, des formations spécifiques destinées aux chauffeurs en matière de sécurité.

Finalement, l'obligation d'installer des caméras dans les véhicules taxis assure une protection supplémentaire aux usagers, particulièrement pour les clientèles vulnérables.

FINANCEMENT DES MESURES PROPOSÉES

Les différentes mesures proposées ont naturellement un coût, qui repose sur les acteurs de l'industrie. Il importe donc de trouver des solutions de mitigation afin d'alléger le fardeau financier de l'implantation de ces mesures. Le BTM propose donc différentes mesures à cet effet.

Mesures pour la sécurité des chauffeurs

Il est évident que l'obligation de munir les taxis de caméras engendre des coûts d'installation et d'entretien importants pour les propriétaires. Il en va de même pour l'installation d'un système de paiement électronique et d'un mécanisme d'alerte relié à la centrale d'appel. La répartition électronique des courses par GPS obligatoire, quant à elle, entraînerait des coûts pour les intermédiaires en service. Au final, toute augmentation des coûts d'exploitation d'un véhicule taxi aura une incidence sur le coût de location imposé au chauffeur.

Plusieurs pistes de solutions sont envisagées par le BTM afin d'atténuer le fardeau économique de ces mesures. Par exemple, l'installation d'écrans interactifs diffusant de la publicité et de la promotion culturelle et touristique à l'intérieur des taxis pourrait permettre d'obtenir un retour sur l'investissement. La gestion de ces revenus pourrait se faire à même un fonds destiné au développement de l'industrie du taxi. En effet, de par les réponses aux recommandations de la Commission sur l'industrie du taxi de 2010, la Ville de Montréal recommandait également la création d'un fonds de développement.

Par la création de ce fonds, le BTM souhaite répartir équitablement et de manière efficiente, pour l'ensemble de l'industrie, les revenus générés par les différentes mesures mises en place. De fait, ce dernier permettrait de financer différents projets, dont ceux liés à la sécurité par le biais de diverses sources de financement dont des redevances sur la publicité à l'intérieur des véhicules taxis.

Également, le BTM croit qu'il est essentiel de tirer parti du pouvoir d'achat de l'industrie. Effectivement, un appel d'offres global, géré par le BTM, pourrait permettre de réduire grandement les coûts inhérents à l'achat d'une caméra de sécurité. Les avantages de l'achat regroupé pourraient également être utiles à l'achat des écrans interactifs diffusant de la publicité et de la promotion culturelle et touristique à l'intérieur des taxis. En outre, l'achat par appel d'offres global permettrait de réduire le nombre d'intervenants se procurant une commission sur le produit, et ainsi réaliser des économies importantes.

Finalement, par sa lutte au transport illégal, le BTM souhaite redonner à l'industrie du taxi les revenus subtilisés par ces contrevenants.

Bien que les mesures de financement proposées ne représentent pas nécessairement des revenus directs pour les propriétaires et les chauffeurs, le BTM souhaite minimiser les charges supplémentaires imposées à ceux-ci en raison de l'implantation de ces mesures. Il pourrait en outre utiliser le fonds de développement afin d'offrir des incitatifs et des réductions sur les services facturés par le Bureau. Une réduction sur le prix du permis, par exemple, serait envisageable.

Mesures pour la sécurité des usagers

Les dispositions de la Loi concernant la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs de taxi sont en vigueur depuis plus de 13 ans. La Ville de Montréal doit établir un protocole d'entente avec un corps policier afin d'obtenir un tarif raisonnable pour la vérification des antécédents des chauffeurs. Le tarif négocié devra toutefois être déboursé par les chauffeurs, lors de l'émission initiale ainsi qu'à chaque renouvellement. Il importe donc que la Ville de Montréal soit sensible au fardeau financier additionnel que cela représente pour eux.

Afin de bonifier les mesures pour contrer le transport illégal, le BTM a plusieurs suggestions. Des démarches sont en cours auprès du Ministère des transports du Québec (MTQ) afin que soit augmenté le coût des amendes liées à ces infractions et afin d'obtenir le pouvoir de saisir les véhicules en infraction. En outre, le BTM demande que la Ville de Montréal lui alloue des ressources additionnelles afin de faire plus d'interventions contre le transport illégal. L'augmentation des ressources, jumelée à la hausse des amendes, permettrait une hausse des revenus globaux. Ainsi, le BTM croit que la lutte au transport illégal sera majoritairement autofinancée.

SYNTHÈSE

Accroître la sécurité des chauffeurs et des usagers ne peut reposer sur une seule mesure. Le BTM est conscient que la réussite dépend plutôt d'un ensemble de mesures et a donc élaboré des propositions.

Tout d'abord, il recommande de rendre obligatoire l'installation, dans tous les véhicules taxis, de caméras de surveillance, d'un système de paiement électronique, d'un système de répartition électronique des courses par GPS et d'un mécanisme d'alerte relié à la centrale d'appels.

Pour assurer la sécurité des usagers, le BTM propose que soit mise en place une structure permettant la vérification des antécédents judiciaires de tous les chauffeurs, tel que prescrit par la Loi.

En outre, le Bureau veut mettre en œuvre des formations spécifiques destinées aux chauffeurs en matière de sécurité. Il désire également être doté de meilleurs outils afin de faire la lutte au transport illégal.

L'élaboration de campagnes de sensibilisation pour informer la population sur ce fléau est également cruciale. Par ces campagnes de sécurité, le BTM apprendrait aux usagers à reconnaître les taxis légaux et professionnels.

Cette plate-forme permettrait de redorer l'image de l'industrie du taxi en faisant mieux connaître les chauffeurs-ambassadeurs aux Montréalais et à sa clientèle touristique.

D'autres mesures, tels des postes d'attente modernisés et identifiables pourraient également contribuer au rayonnement de l'industrie du taxi, et ultimement à celui de la Ville lors des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal.

Pour financer ces mesures, et tel que recommandé par la Ville de Montréal, le BTM mettra en place un fonds destiné au développement de l'industrie du taxi. Il désire également profiter du pouvoir d'achat de l'industrie en orchestrant des appels d'offres globaux.