
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 mardi 15 avril 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
Mme Suzanne Décarie
M. Pierre L'Heureux
Mme Monica Ricourt
M. Craig Sauvée
M. Steve Shanahan
M. Morris Trudeau

COMMISSAIRES ABSENTS

M. Maurice Cohen
Mme Mary Deros

INVITÉS

M. Benoit Jugand, directeur général, Bureau du taxi de Montréal (BTM)
M. Claude Bussières, assistant directeur, Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
M. Andrée Lapointe, agent de police, SPVM
M. Maurizio D'élia, conseiller en planification, SPVM

Une cinquantaine de citoyens, une dizaine d'employés de la Ville de Montréal, deux représentants du gouvernement du Québec (du ministère des Transports du Québec, M. Christian Bisson et de la Commission des transports du Québec, Mme Johanne Saint-Laurent), deux conseillères municipales et trois attachés politiques 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 de même que les membres de la Commission. Il explique les objectifs poursuivis par cet examen public et le déroulement de la séance portant sur l'étude des moyens d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi et des usagers ainsi que le service du transport par taxi dans l'agglomération de Montréal. Il annonce les séances subséquentes réservées à l'audition des mémoires et à l'adoption des recommandations, les 7, 12 et 21 mai 2014 dans cette même salle.

2. Adoption de l'ordre du jour

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

3. Adoption des procès-verbaux des assemblées publiques de 2013 portant sur la traversée de la rue

Les procès-verbaux du 10 avril, des 1^{er} mai, 14 mai, 16 mai, 21 mai et du 11 septembre 2013 sont déposés. Sur une proposition de M. Norris, appuyée par M. Masella, ces procès-verbaux sont adoptés à l'unanimité.

4. Les moyens d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi et le transport par taxi dans l'agglomération de Montréal - présentation du dossier

4.1 Entrée en matière

Le président invite M. Aref Salem, responsable du dossier du transport au comité exécutif, à prendre la parole.

D'entrée de jeu, M. Salem remercie tous les gens d'être présents à cette consultation publique mise sur pied à la demande du maire, M. Coderre, qui faisait suite au décès du chauffeur de taxi, M. Ziad Bouzid, au mois de novembre dernier. Comme l'industrie du taxi est composée de 11 625 chauffeurs, ceux-ci attendent beaucoup des commissaires concernant la question de la sécurité, dit-il. Il présente ses accompagnateurs : M. Claude Bussières, assistant-directeur au SPVM, M. Benoit Jugand et Me Lucie Desjardins, respectivement directeur général et directrice des affaires corporatives et judiciaires au BTM qui sauront répondre aux questions que les personnes soulèveront pendant cette soirée.

4.2 *Présentation du BTM*

Le président prie M. Jugand d'amorcer sa présentation.

La **mission** du Bureau du taxi de Montréal (BTM) se décline comme suit, décrit le directeur général :

1. De développer l'industrie du transport par taxi;
2. D'offrir des services à l'industrie du taxi;
3. D'encadrer et d'améliorer le service offert par l'industrie;
4. D'améliorer la sécurité des chauffeurs et des usagers;
5. D'accroître les compétences des chauffeurs;
6. D'exercer, à la demande de la Ville, toutes compétences que la Ville lui délègue.

Afin de réaliser son **mandat**, poursuit-il, le BTM doit :

- Voir à l'application de la Loi et des règlements applicables :
 - *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., c. S-6.01)
 - *Règlement sur le transport par taxi* (RCG 10-009) de la Ville de Montréal
- Offrir des services de guichet unique permettant aux intervenants de l'industrie d'effectuer le renouvellement de leurs permis et les transferts des véhicules;
- Assurer la concertation auprès des différents acteurs de l'industrie.

Voici quelques éléments du chemin parcouru depuis sa création présentés par M. Jugand :

- 1987 Création du Bureau du taxi;
- 1993 Mise en place de la formation de base obligatoire des nouveaux chauffeurs;
- 1994 Programme d'inspection obligatoire des véhicules de taxi;
- 2004 Introduction de l'âge minimum/maximum des véhicules pour la mise en service et le retrait des véhicules;
- 2006 Projet pilote : Implantation des taxis accessibles;
- 2009 Gestion du concours Dorval, tirage des permis desservant l'aéroport, assurant une plus grande équité pour les propriétaires de taxi;
- 2010 Adoption d'un nouveau règlement prévoyant le déploiement d'une nouvelle image distinctive pour les taxis incluant la publicité;
- 2011 Réponses du comité exécutif aux recommandations de la Commission, tenue en 2010 portant sur l'industrie du taxi, de revoir la gouvernance et la structure du Bureau du taxi, alors sous la responsabilité du SPVM;
- 2012 Mise en place du programme de formation continue pour les chauffeurs;
- 2013 Organisation de la société paramunicipale du taxi de Montréal;
- 2014 Le BTM entre officiellement en opération le 1^{er} janvier 2014, répondant ainsi aux quatre premières recommandations de la Commission de 2010.

Le portrait de l'industrie du taxi de Montréal

L'**industrie du taxi** est composée de propriétaires de taxi, de chauffeurs et d'intermédiaires en services (centrales de répartition d'appels). Un client peut faire une demande avec système de géorépartition ou à un intermédiaire en service (intermédiaire entre le client et le propriétaire du taxi). Le propriétaire peut conduire lui-même le véhicule ou le louer à différents chauffeurs.

L'île de Montréal est divisée en trois territoires d'agglomérations de taxi totalisant 4 431 taxis dont :

- 196 permis de taxi restreints – véhicules adaptés pour la clientèle à mobilité réduite;
- 4 085 propriétaires de permis de taxi;
- 11 625 emplois de chauffeurs dont 113 femmes;

Selon le plan de transport de 2008, plus de 37 millions de courses par année sont réalisées.

Quant à l'**industrie de la limousine à Montréal**, les propriétaires et chauffeurs, détenteurs de permis sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, opèrent 131 limousines berlines de services corporatifs, 91 voitures de grand luxe et Limousine Stretch. On décompte 113 propriétaires de permis de limousines.

La **qualité des véhicules** est mesurée en fonction de l'âge de la flotte des véhicules taxi et du nombre de véhicules par année de production. Au début de la création du BTM, l'âge moyen variait entre 5 et 10 ans. En 2002, il fut de 7 ans et de 4,79 ans en 2013.

Arrivée de M. L'Heureux à 19 h 20.

La sécurité des chauffeurs

M. Jugand dresse un résumé des réalisations du BTM ces dernières années.

- 1997 Dépôt d'un plan de sécurité optimal pour l'industrie du taxi (41 recommandations);
- 2009 Création du comité de travail sur la sécurité des chauffeurs par le Bureau du taxi regroupant les organismes suivants : TAQ, CPCDIT, Proprio taxi, AHTT, MTQ, SPVM;
- 2010 Nouveaux lanternons prescrits par règlement et intégrant un dispositif d'alerte 911;

- 2010 Participation à l'étude américaine du *National Institute for Occupational Safety and Health* (NIOSH) évaluant les caméras de sécurité versus les cloisons;
- 2013 Participation à l'étude du NIOSH sur les spécifications requises pour les caméras selon règles établies;
- 2013 Projet pilote des véhicules munis de caméra (MV-1) – essai d'un véhicule à caractère universellement accessible.

Un Comité sur la sécurité des chauffeurs a été mis sur pied en 2009 et M. Jugand récapitule les pistes de solutions retenues :

- Rendre obligatoire un signal lumineux 911 sur les lanternons;
- Mettre à contribution les nouvelles technologies par l'implantation d'un système de caméra de sécurité, d'un système de repérage par satellite, d'un bouton d'urgence relié directement au 911 et par l'élimination du paiement en monnaie;
- Réactiver les programmes de prévention;
- Offrir de la formation pour les chauffeurs en matière de sécurité.

En conséquence, le rapport intitulé « *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » fut produit à la demande du comité. Encore aujourd'hui, souligne-il, les mêmes achèvements demeurent des enjeux pour l'industrie du taxi.

L'expérience américaine

Une étude, ayant pour objectif d'évaluer l'efficacité des caméras et des cloisons de sécurité dans les taxis dans les villes ayant connu des homicides de chauffeurs de taxi, a été menée par le NIOSH en 2012 dans 26 grandes villes américaines. À la lumière des résultats de celle-ci menée par la Dr. Cammie Chaumont Menéndez, la sécurité des chauffeurs est nettement améliorée grâce à l'installation de caméras versus l'installation de cloisons (vitre protectrice permettant de séparer les occupants de la banquette arrière de ceux de la banquette avant). Les principales grandes villes canadiennes, dont les données ont été fournies en vertu des règles en matière d'accès à l'information, sont aussi considérées dans les résultats.

Le NIOSH a identifié les mêmes facteurs de risques qui ont été établis dans le plan de sécurité optimal pour l'industrie du taxi (1997) et à Montréal pour les chauffeurs de taxi :

- L'échange d'argent et la possession de valeurs;
- Le travail individuel ou en petit groupe;
- Le travail la nuit ou tôt le matin;
- Le travail dans des quartiers à risque.

Le directeur général mentionne que l'ensemble de ces facteurs contribuent à l'augmentation du facteur de risque concernant la fonction de chauffeur de taxi. Il conclut cette partie en exposant que l'expérience américaine démontre que :

- L'installation de caméras semble avoir joué un rôle concluant dans le nombre d'homicides des chauffeurs de taxi;
« Les quatre villes américaines (Las Vegas, Portland, San Francisco, Seattle) ayant obligé, par voie réglementaire, l'installation de **caméras** ont vu le taux d'homicide réduit à zéro »
- Rien ne démontre que la **cloison** joue un rôle dans la réduction des homicides des chauffeurs de taxi. En ce qui concerne le sentiment de sécurité en général, on y constate une augmentation mais l'installation d'une cloison ne semble pas aussi concluante pour la réduction du nombre d'homicides.

Faits intéressants à Montréal

En matière de sécurité des chauffeurs à Montréal, M. Jugand dégage certains constats :

- Le *Règlement sur le transport par taxi* (RCG 10-009) permet déjà l'installation de cloisons (art. 50) et de caméras de sécurité (art. 33);
- Dans la dernière année, environ 100 caméras ont été installées par les mandataires de taximètre sans norme spécifique de qualité et de contrôle, selon les données recueillies chez les mandataires de taximètre qui effectuent ces types d'installation; cependant, le BTM ne détient aucune garantie sur la gestion des images;
- L'installation de caméras de sécurité dans les véhicules taxi est comparable à ce que l'on retrouve dans les magasins, dépanneurs ou stations-service;
- L'installation de cloisons, qui est légale au Québec, pose certains problèmes aux propriétaires de taxi :
 - Les véhicules sont de plus en plus petits, par exemple la Honda Civic, laisse peu de place pour les clients à l'arrière après l'installation des cloisons;
 - Les véhicules sont souvent utilisés à titre personnel par les 4 085 propriétaires;
 - Les nouveaux véhicules contiennent des coussins gonflables dans les parois latérales compliquant l'ancrage de la cloison;

- En tout, une centaine de cloisons furent installées. La dernière installation date de 15 ans, selon les données recueillies chez les mandataires de taximètre qui effectuent ces types d'installation.

Un certain nombre de mesures seront élaborées dans le but d'optimiser la sécurité des chauffeurs dans un deuxième temps.

La sécurité des usagers

Le directeur général explique que pour obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi (aux deux ans dans le cas du renouvellement), une personne doit fournir un certificat de vérification des antécédents judiciaires, tel que prescrit dans la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., chapitre S-6.01), depuis 2001, et ce, pour l'ensemble du Québec. Cette disposition permet de filtrer les chauffeurs déclarés coupables d'un acte criminel au cours des cinq dernières années.

Il importe maintenant, dit-il, d'établir un protocole d'entente avec un corps policier afin d'obtenir un tarif et un délai raisonnables pour la vérification des antécédents de la totalité des chauffeurs de taxi, tel que prescrit par la Loi. Il se renouvelle 5 800 permis annuellement.

Le transport illégal

On entend par « transport illégal » tout transport de personnes qui contrevient à l'article 117 de la Loi citée ci-haut :

Article 117 : «Commet une infraction la personne qui :

- 1° sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile;... »

Très clairement, explique M. Jugand, cela signifie qu'une personne est rémunérée pour faire du transport sans être inscrite auprès du BTM, d'organismes partenaires ou bénévoles autorisés. Il cite quelques exemples les plus courants :

- Les chauffeurs utilisant leur véhicule personnel, s'annonçant sur les sites de petites annonces et sans sécurité adéquate;
- Le covoiturage payant;
- Le transport par limousine sans détenir de permis;
- Le transport d'escortes ou de danseuses.

Il relève des cas précis rapportés par les inspecteurs du BTM et témoigne des dangers inhérents au transport illégal : 1- l'impossibilité d'identifier le chauffeur ou sa voiture; 2- l'incapacité de géolocaliser le véhicule; 3- aucune formation adéquate de transport de personnes; 4- le véhicule non inspecté; 5- aucune vérification avant le départ du véhicule; 6- le non assujettissement au contrôle du BTM; 7- aucune assurance de transport de personnes; 8- aucune garantie de service.

Cela dit, il tient à rappeler ce qui n'est pas du transport illégal :

- Le transport scolaire;
- Le transport bénévole (organisme humanitaire reconnu ou OSBL);
- Le service de raccompagnement avec voiture (nez rouge, par exemple);
- Le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles (sous certaines conditions);
- Le transport par ambulance ou corbillard.

Une des revendications du BTM est de pouvoir enquêter et d'encadrer le transport illégal.

Le rayonnement de l'industrie du taxi

Le directeur général du BTM commente l'importance de promouvoir l'image des chauffeurs de taxi à titre de professionnels du transport de personnes. Puisqu'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. Il constate que :

1. Le taxi est le chaînon manquant du cocktail transport de Montréal. Le BTM croit qu'il devrait être partie prenante de l'ensemble des décisions en regard du transport collectif;
2. Des campagnes de publicité et d'information pourraient mieux faire connaître l'industrie du taxi et les individus qui la constituent;
3. Également, des postes d'attente modernisés et facilement identifiables par la clientèle pourraient contribuer au rayonnement de l'industrie du taxi à Montréal.

La mise en place de ces mesures, dit-il, vise aussi à faire rayonner l'industrie du taxi en créant une image forte de la Ville lors des célébrations du 375e anniversaire de Montréal. Ainsi, l'industrie du taxi contribuerait dignement à l'image de la Ville et en serait un fier ambassadeur.

4.3 Présentation du SPVM

M. Bissonnet appelle l'assistant-directeur du SPVM à poursuivre le sujet à l'étude par la seconde présentation.

D'entrée de jeu, M. Claude Bussièrès dit être en accord avec l'application de mesures pour améliorer la sécurité des chauffeurs. Il introduit les quatre points prévus dans la présentation : 1- Une synthèse du rapport déposé en 2010 sur « *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » ; 2- La gestion des images et le traitement de la preuve vidéo ; 3- Les règles en matière de vidéosurveillance à Montréal ; 4- La vérification des antécédents judiciaires en partenariat avec le SPVM. Il invite M. D'Élia, le chercheur principal responsable de ce rapport, à prendre la parole.

À la fin de l'année 2009, dans le cadre d'un comité de travail sur la sécurité des chauffeurs, M. D'Élia a été appelé à documenter et à analyser la victimisation des chauffeurs de taxi à Montréal, déclarée et non-déclarée aux policiers. Il explique la méthodologie utilisée et la provenance des données. En premier lieu, il s'agit des données policières déclarées et enregistrées par le SPVM sur la criminalité. Puis, pour compléter des informations car la majorité des crimes ne sont pas déclarés, un sondage a été effectué auprès de 140 chauffeurs de taxi montréalais.

Lorsque quelqu'un commet un vol et que celui-ci est déclaré, il est associé à une forme de violence. À l'aide de données sur l'évolution des vols qualifiés contre des chauffeurs de taxi déclarés au SPVM de 2000-2013 et un bassin de plus de 11 000 chauffeurs de taxi, le nombre de vols qualifiés a diminué selon quelques indications extraites du tableau : 56 vols qualifiés en 2000, 63 en 2005, 76 en 2007, 49 en 2009, 41 en 2011 et 22 en 2013.

Sur un plus long terme, poursuit-il, l'évolution de la victimisation déclarée aux policiers (vols qualifiés) démontre :

- Une 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;
- Une diminution semblable à ce qui est observable à l'échelle montréalaise depuis les 20-30 dernières années;
- Un taux de victimisation (vols qualifiés, homicides) inférieur à celui d'autres villes canadiennes et américaines, en tenant compte des données disponibles.

Donc, la criminalité sous toutes ces formes est en diminution de 50 % depuis 1990 à Montréal. Statistiquement, le nombre de vols qualifiés à Toronto est le double de Montréal, précise-t-il. Grâce à un second et un troisième tableau sur la distribution des vols qualifiés dans le temps et l'espace, entre 2006 et 2008, il démontre une concentration plus forte des crimes (75 %) entre 21 h et 4 h atteignant un sommet entre 2 h et 5 h du matin. 40 % des vols s'effectuent dans une perspective de 3 heures et cela résulterait d'un changement de clientèle.

Par la suite, M. D'Élia dresse une typologie des vols qualifiés subis par les chauffeurs de taxi, grâce à 133 rapports étudiés entre 2006 et 2008.

<p>Vols qualifiés «classiques» (60 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les plus prémédités - 170 \$ en moyenne volés sur un chauffeur 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 fois sur 3 - plus d'un suspect impliqué - Utilisation d'une arme (AAF/Couteau) – 40 % (lieux peu surveillés) - 70 % des suspects ont hélé le taxi - Suspects commettent leurs crimes dans les environs de la destination finale - Neutralisent les moyens de communication du chauffeur
<p>Vols qualifiés «suite à un refus de payer» (25 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne paient pas la course (délis fréquents mais non signalés à la police) - Suspects souvent seuls et intoxiqués 	<ul style="list-style-type: none"> - Altercation physique suite à un refus de payer et une poursuite par le chauffeur - Passagers sous l'effet alcool/drogues - Peu d'armes utilisées
<p>Vols qualifiés «opportunistes» (15 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'arme 	<ul style="list-style-type: none"> - 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

Nécessairement les types de crimes impliquent des stratégies d'intervention différentes, souligne-t-il.

Par ailleurs, le deuxième volet de l'étude porte sur les données d'un sondage effectué auprès de 140 chauffeurs de taxi montréalais, relatif à leur sentiment de sécurité et à leur perception des risques. Les facteurs associés à une perception élevée du risque d'être volé ou agressé sont exposés par M. D'Élia. Il s'agit de :

1. L'horaire de travail : trois chauffeurs sur quatre jugent leur emploi sécuritaire en fonction de leur horaire de travail ;
2. L'habitude de protection (éviter le secteur/client, paiement à l'avance);
3. La clientèle prise davantage sur la route que sur appel;
4. La victimisation antérieure (vols par refus de payer) concerne la presque totalité des chauffeurs (98 %) et survient en moyenne 5 fois par année;

Par la compilation de ces données, le chercheur explique que les chauffeurs :

- Acceptent une perte monétaire plus élevée que pour une course moyenne ;
- Signalent aux policiers exceptionnellement les vols, car cette démarche constitue pour eux une perte de temps et de revenus, (*«ça fait partie du métier»*).

Le risque réel rehausse lorsqu'il analyse les éléments associés à une fréquence plus élevée de ce type de vol :

- L'horaire de travail;
- La clientèle prise sur la route versus à la suite d'un appel;
- La fréquence d'agression physique (20 % des chauffeurs ont été agressés physiquement dans ce contexte et sans paiement de course).

5. Finalement, le non accès à un système de paiement par carte de crédit/débit ressort aussi comme un des facteurs importants dans l'analyse du chercheur. Une utilisation accrue du système électronique diminue de manière significative le nombre de vols.

Outre le refus de payer, les chauffeurs de taxi sont aussi victimes de vols. Dans un tableau en appui à ses propos, M. D'Élia montre que près de 25 % des chauffeurs, en carrière, subissent des vols qualifiés armés ou simples. Cependant, ces deux dernières années, le nombre de vols qualifiés armés et le nombre de vols simples a considérablement diminué, passant à 8,5 %.

Il ajoute que 80 chauffeurs de taxi sont victimes de vols qualifiés armés à chaque année, ce qui signifie un vol qualifié par 150 000 courses. Les informations recueillies sur les vols qualifiés concordent avec les typologies de vols qualifiés caractérisées par le SPVM.

Il rend public les relevés des **besoins et des moyens de protection** tels qu'une meilleure formation, le paiement à l'avance, des dispositifs de sécurité qui, d'après les chauffeurs de taxi, aideraient à réduire les vols et les agressions par les passagers.

Le bouton panique-GPS demeure un complément à l'assistance policière suivant une proportion de 29 % des répondants tandis que la paroi de sécurité semble le moyen utile de prévention privilégié à 44 %, mais ne semble pas adapté à Montréal. Quant à la caméra de surveillance, un quart des répondants estimaient qu'il s'agissait d'un bon moyen de protection.

Les différentes mesures proposées par le BTM ont un coût qui repose sur les acteurs de l'industrie. Il importe, spécifie M. Jugand, de trouver des solutions afin d'alléger le fardeau financier de l'implantation de ces mesures. Le BTM propose de :

1. Autoriser la publicité et la promotion culturelle et touristique à partir d'un écran interactif à l'intérieur des véhicules;
2. Profiter du pouvoir d'achat regroupé de l'industrie par des appels d'offres gérés par le BTM :
 - Réduction des coûts inhérents à l'achat d'une caméra de sécurité ou autres modules;
 - Achat par appel d'offres visant la réduction du nombre d'intervenants touchant une marge de profit sur le produit et réalisation d'économies importantes;
3. Mettre en œuvre le fonds de développement pour financer les projets proposés par le biais de diverses sources de financement, dont des redevances sur la publicité diffusée sur les écrans à l'intérieur des véhicules taxis:
 - Le fonds souscrit à l'allègement du fardeau financier de l'industrie, par exemple, l'achat de caméras de sécurité, des modules électroniques de paiement et des écrans de publicité;
4. Finalement, par sa lutte au transport illégal, le BTM permet à l'industrie de reprendre les revenus subtilisés par les contrevenants.

En conclusion, M. D'Élia énonce un manque de connaissance de l'impact des mesures traditionnelles de prévention sur la sécurité des chauffeurs de taxi. Les risques relatifs de victimisation sont faibles mais l'insécurité est élevée. Les facteurs de risques différents pointent vers des mesures préventives complémentaires.

M. Bussièrès poursuit cette présentation en émettant l'opinion du SPVM sur les propositions du Bureau du taxi concernant la gestion des images, le traitement de la preuve vidéo et l'installation obligatoire de caméras dans les taxis. Il tient à préciser le rôle du SPVM en cette matière qui est de recueillir la preuve lors de délit et brosse les responsabilités et les implications des propriétaires d'images.

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.

Or, ajoute-t-il, le SPVM n'est nullement impliqué dans la gestion et l'extraction des images vidéo. Son rôle débute lorsque le crime a été commis, au dépôt d'une plainte, au moment de la prise en charge de pièce à conviction, etc. Sinon, selon le SPVM, cela devient de la vidéosurveillance.

Ensuite, il invoque les règles applicables à la vidéosurveillance à Montréal émises par la Commission d'accès à l'information (CAI):

- 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, dit-il, on ne peut pas affirmer qu'on rencontre la première règle et le premier principe directeur de la CAI.

Concernant la recommandation suggérée par le BTM au sujet de la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs à un prix raisonnable, notamment au moyen d'un protocole d'entente avec un corps de police, M. Bussières annonce que le SPVM y est disposé sous certaines conditions :

- L'application de la loi provinciale permettant la vérification des antécédents concernant les services de transport par taxi en vigueur depuis 2002 ne sera pas mise en application au SPVM tant qu'il n'y aura pas un protocole d'entente provincial avec le ministère de la Sécurité publique, la SAAQ, le 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 6 000 vérifications annuellement;
- Concernant la tarification, elle est déjà prévue au règlement RCG 14-003;
- 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.

M. Bussières termine ainsi ses explications et M. Bissonnet redonne la parole à M. Jugand.

4.4 Les propositions du BTM

Accroître la sécurité des chauffeurs et des usagers repose sur plusieurs mesures, intervient à nouveau M. Jugand, et le BTM est conscient que la réussite dépend de celles-ci. Il a donc élaboré des propositions qui ont pour but d'optimiser la sécurité des chauffeurs, des usagers et le service de taxi en général sur le territoire de l'Île de Montréal.

Concernant la sécurité des chauffeurs de taxi

1. Obliger, par voie réglementaire, l'installation de caméras de sécurité à bord des véhicules dont l'accès aux données devrait être protégé par une boîte noire;
2. Encadrer l'installation, l'utilisation et l'accès aux données des caméras par voie réglementaire;
3. Obliger, par voie réglementaire, la mise en place d'un système de paiement électronique permettant de diminuer l'argent comptant à bord des véhicules;
4. Obliger les chauffeurs à accepter aussi les paiements électroniques;
5. Évaluer, et le cas échéant, mettre en place un système de perception permettant le paiement à l'avance le soir et la nuit afin de contrer les vols qualifiés;
6. Mettre en œuvre une formation spécifique destinée aux chauffeurs en matière de sécurité
 - a) Incluse à la formation de base pour les nouveaux chauffeurs;
 - b) Offerte via le programme de formation continue pour les détenteurs de permis;
7. Rendre obligatoire la répartition électronique des courses via un système de géorépartition afin de connaître la localisation exacte du véhicule lorsqu'un chauffeur est en danger;
8. Relier le bouton d'urgence 911, déjà obligatoire pour l'ensemble des taxis, à leur centrale d'appels.

Concernant la sécurité des usagers

1. Établir un protocole d'entente avec un corps policier afin d'obtenir un tarif et un délai raisonnables pour la vérification des antécédents judiciaires de tous les chauffeurs de taxi;
2. Mettre en œuvre des formations spécifiques destinées aux chauffeurs en matière de sécurité;

3. Augmenter les efforts afin de contrer le transport illégal sur le territoire de l'Île de Montréal (augmentation du nombre d'inspecteurs, obtention du pouvoir de saisie des véhicules, augmentation du coût des amendes);
4. Élaborer des campagnes de sensibilisation pour informer la population sur le fléau qu'est le transport illégal. Par ces campagnes de sécurité, les usagers seraient en mesure de bien identifier les taxis légaux et professionnels.

Concernant le rayonnement de l'industrie

1. Promouvoir l'image des chauffeurs à titre de professionnels du transport de personnes par le biais de campagnes de publicité et d'information;
2. Inclure le BTM dans les projets de transport de la Ville de Montréal particulièrement en matière de transport collectif;
3. Soutenir les démarches d'électrification d'une partie de la flotte de taxis et de limousines entreprises par l'industrie :
 - Projet conjoint du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) et de l'Association des limousines du Québec (ALQ) en lien avec la Politique de la mobilité durable du ministère des Transports du Québec (MTQ);
 - Permet de rajeunir la flotte et d'améliorer l'image de marque de l'industrie;
4. Mettre en place des postes d'attente modernisés et facilement identifiables par la clientèle en retenant et en mettant de l'avant le projet Folium, coup de cœur de l'industrie et du public lors du concours d'idées organisé par Design Montréal :
 - Les postes d'attente pourraient être munis de bornes électriques;
 - Ces postes d'attente contribueraient à améliorer l'image de marque de la Ville lors des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal.

Concernant le financement des mesures proposées

Les différentes mesures proposées par le BTM ont un coût qui repose sur les acteurs de l'industrie. Il importe, spécifie M. Jugand, de trouver des solutions afin d'alléger le fardeau financier de l'implantation de ces mesures. Le BTM propose de :

3. Autoriser la publicité et la promotion culturelle et touristique à partir d'un écran interactif à l'intérieur des véhicules;
4. Profiter du pouvoir d'achat regroupé de l'industrie par des appels d'offres gérés par le BTM :
 - Réduction des coûts inhérents à l'achat d'une caméra de sécurité ou autres modules;
 - Achat par appel d'offres visant la réduction du nombre d'intervenants touchant une marge de profit sur le produit et réalisation d'économies importantes;
5. Mettre en œuvre le fonds de développement pour financer les projets proposés par le biais de diverses sources de financement, dont des redevances sur la publicité diffusée sur les écrans à l'intérieur des véhicules taxis:
 - Le fonds souscrita à l'allègement du fardeau financier de l'industrie, par exemple, l'achat de caméras de sécurité, des modules électroniques de paiement et des écrans de publicité;
6. Finalement, par sa lutte au transport illégal, le BTM permet à l'industrie de reprendre les revenus subtilisés par les contrevenants.

Sa présentation terminée, M. Jugand est disposé à répondre aux questions du public.

5. Période de questions et de commentaires du public

Le président annonce la période de questions et de commentaires des citoyens pour une durée de 45 minutes. Il souligne l'importance que les propos des intervenants soient succincts et clairs. Il invite le premier citoyen à poser ses questions.

5.1 M. JACQUES-CLAUDE HERMANDE

Beaucoup de points sont soulevés dans la présentation du BTM et lui-même a beaucoup de choses à exprimer, dit M. Hermande qui a été impliqué dans le comité de sécurité de l'industrie du taxi en 1995 et 1996. Sans poser de question, il annonce qu'il déposera un mémoire et espère que la Commission prendra en considération les positions qu'il exposera.

5.2 M. MAX-LOUIS ROSALBERT

M. Rosalbert est le président du Regroupement des propriétaires de permis de taxis de Montréal (RPTM). Il félicite M. Jugand pour sa présentation qui soulève plusieurs questions.

1) Il ne croit pas bien saisir l'expression « chaînon manquant du cocktail transport de Montréal ». Le directeur général lui précise que cette phrase provient du colloque de l'Association québécoise des transports (AQTr) où il a été mentionné que le taxi n'avait pas été considéré dans la complémentarité des modes de transport comme une solution aux défis de mobilité. Pourtant, dit-il, ce dernier occupe une grande place et c'est un enjeu de le faire valoir tel que la professeure agrégée à l'École Polytechnique de Montréal, Mme Catherine Morency, l'a démontré par ses recherches à la Chaire de mobilité urbaine.

2) Au sujet des postes d'attentes, M. Rosalbert invoque que la proposition portée ressemble avant tout à celle déployée pour les Bixis. Le directeur général explique que cette proposition provient du

concours d'idées lancé auprès de l'industrie et que cette dernière s'était montrée d'accord avec de telles installations pour les postes d'attente avec identification distinctive. Dans un premier temps, ceux-ci seraient déployés surtout près des stations de métro, et espère-t-il, avec des moyens technologiques adéquats pour en faire un beau projet.

3) Comme les mensualités des compagnies de services intermédiaires varient de 300 \$ à 400 \$ et que les taxes sont déjà très élevées, énonce M. Rosalbert, l'acceptation du paiement électronique obligatoire dépendra du pourcentage inscrit dans les protocoles d'ententes pour l'utilisation du paiement par carte de crédit. Selon lui, la Commission des transports du Québec (CTQ) doit prendre en considération les taxes dans le taux de base exposé au mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi. M. Jugand réplique que la méthode développée par la CTQ tient compte d'un certain nombre de facteurs pour établir la tarification pour exploiter un taxi, dont le pourcentage imposé par les compagnies de machines interac.

4) Les vérifications des antécédents judiciaires coûtent 70 \$, un montant substantiel tout de même pour les chauffeurs, rappelle le président du RPTM. Afin d'éviter ce déplacement pour ces derniers, il questionne, pourquoi le chauffeur doit se rendre au SPVM pour aller chercher le certificat plutôt qu'il soit remis au BTM? Un protocole d'entente avec le SPVM, la STM et le BTM ayant trait aux recherches d'antécédents judiciaires est en vigueur, répond M. Jugand. Il pourrait être proposé que les chauffeurs se présentent au BTM pour déposer la demande de recherche plutôt qu'au SPVM et que le BTM achemine celle-ci; néanmoins, le BTM n'a pas à savoir pourquoi un chauffeur serait refusé.

5) En lien avec la Politique de mobilité durable, le rayonnement du taxi et l'électrification des voitures, M. Rosalbert énonce que les propriétaires ne font pas suffisamment partie prenante de ce projet élaboré conjointement avec le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) et de l'Association des limousines du Québec (ALQ) puisque ces coûts s'établiraient pourtant aux frais des chauffeurs. M. Jugand explique que ces démarches sont effectuées auprès de l'industrie du taxi et que le BTM supporte ce projet, de même que son conseil d'administration. Il invite M. Rosalbert à communiquer avec le représentant des propriétaires des associations de taxi et avec l'AQTr.

6) Le président du RPTM se dit satisfait des recommandations présentées en 2011. Il s'interroge cependant sur les prochaines qui seront déposées, celles du BTM et celles de la Commission. M. Bissonnet explique qu'elles seront d'abord élaborées en huis clos puis délibérées en public le 21 mai 2014. M. Rosalbert ajoute qu'un des grands problèmes de l'industrie du taxi concerne la relation avec les policiers. Comme l'essence est très dispendieuse de même que les contraventions, il suggère au BTM d'améliorer l'image des chauffeurs auprès des policiers afin d'obtenir un peu plus de souplesse de leur part, une certaine tolérance aux postes d'attentes et de ne pas remettre des contraventions même s'il y a de la surcharge aux postes. Plusieurs chauffeurs préfèrent même travailler la nuit, malgré l'insécurité, pour cette raison. La sécurité physique est importante, néanmoins les sécurités mentale et financière le sont aussi, dit-il. À ce commentaire M. Bussières du SPVM mentionne que les policiers appliquent la réglementation avec discernement et émettent les contraventions appropriées surtout si les voitures sont en infraction à la circulation en vertu du *Code de sécurité routière*.

5.3 M. VINCENT DUSSAULT

Au sujet du paiement électronique, M. Dussault questionne sa juxtaposition avec les applications technologiques. L'un n'empêche pas l'autre, exprime M. Jugand. Lorsqu'un contrat est convenu entre un client et une compagnie intermédiaire telle que Hailo, si la tarification a bien été établie, le chauffeur saura bien récupérer les sommes d'argent payées via la transaction de la carte de crédit, car les deux services cohabitent bien ensemble.

M. Dussault est d'avis que le taxi coûte cher pour la majorité des usagers et c'est pourquoi beaucoup d'autres offres concurrentes se développent telles que l'électrification, les vélos, les véhicules en libre service (VLS), et le taxi partage. Comment le BTM voit cette concurrence pour le rayonnement de l'industrie? Justement, énonce M. Jugand, l'organisme le Jour de la Terre, en collaboration avec un intermédiaire en services (Taxi Diamond), développe un projet pour favoriser le service de taxi partage. D'ailleurs, des pistes de solution seront proposées dans le cadre du développement prochain d'une politique sur le taxi.

5.4 M. DORY SALIBA

Président du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) et président de Taxi-Hochelaga Beaubien, M. Saliba félicite le BTM pour la tenue de deux consultations publiques depuis trois ans. Celle-ci sont intéressantes pour les propriétaires et chauffeurs qui sont isolés. Il attire l'attention sur la recommandation 7 proposée par le BTM (répartition électronique des courses via un système de géopartition) qui aurait assurément une incidence sur la valeur des permis et sur les applications développées sur cellulaires. Puisque beaucoup de véhicules sont munis de modules de géolocalisation et de GPS, il se demande pourquoi les chauffeurs ne peuvent recevoir les appels de service directement sur leur cellulaire et le module approprié. Selon lui, cette façon de faire sécuriserait les chauffeurs et les usagers et permettrait de conserver la valeur des permis. Il propose d'obliger par réglementation les compagnies intermédiaires de services pour modifier le processus d'affaires.

M. Jugand répond qu'il faut faire en sorte que l'industrie du taxi évolue. L'arrivée des nouvelles technologies pose la question fondamentale : quel est l'avenir du taxi? C'est seulement en concertation

avec les partenaires du milieu, à savoir où ils voient le taxi dans le futur, que le BTM sera en mesure de mieux répondre aux besoins des chauffeurs, dit-il.

5.5 M. HASSAN KATTOUA

Administrateur au Regroupement des propriétaires de taxis (RPTM), M. Kettoua soulève que la santé des chauffeurs n'a pas été abordée. Il explique que ceux-ci travaillent entre 16 h à 18 h par jour et ont des problèmes avec le cœur, les pieds, l'estomac, le diabète, entre autres. Y aura-t-il une étude sur ce sujet, car les chauffeurs meurent doucement de maladie et non seulement d'agression. Pour lui, l'installation de caméras n'est pas la priorité dans l'industrie du taxi, puisque la situation financière des chauffeurs est beaucoup plus sérieuse. Malgré le signe de danger ressenti et souvent clair pour lui, le chauffeur accepte de prendre l'usager, car il a besoin d'argent. Et, qui sera responsable de l'installation des caméras et du système au complet, aussi lorsqu'il faut changer le véhicule ? Sûrement que cela prendra quelques jours sans que l'on puisse utiliser la voiture, dit-il. Ultimement, il demande si les policiers vont intervenir davantage, car il pense que ce n'est pas leur intérêt de le faire.

M. Salem prend la parole et explique, pour le moment, l'objectif de réduire les agressions le plus possible est primordial. Le conseil d'administration travaillera ultérieurement au développement de l'industrie en embauchant du personnel particulier. Pour ce qui est du coût, le BTM prévoit la création d'un fonds de développement pour soutenir l'industrie. Pour ce faire, la réglementation doit être modifiée et le conseil d'administration est en attente des recommandations de la Commission. À propos du volet santé, une démarche est en cours d'évaluation avec la direction générale de la Ville pour couvrir, par une assurance collective, les 11 625 chauffeurs, termine-t-il.

5.6 M. DANNY ATTALAH

Selon la recommandation 7 présentée, M. Attalah demande si le BTM désire vraiment obliger tous les chauffeurs à se doter d'un système de géorépartition, car le coût se chiffre à 4 800\$ par année. Le but n'est pas d'entrer en compétition avec les intermédiaires de services, confirme M. Jugand. Tous ceux qui reçoivent des appels pourraient être reliés au BTM avec les modules électroniques de vente dont un projet est à l'étude par l'Agence de revenu du Québec. Une fois que tout ça est en place, poursuit-il, être relié avec un intermédiaire ne sera plus nécessaire. Tout le monde serait inclus de même que les propriétaires indépendants qui peuvent être reliés directement au BTM. Ce module et le bouton de panique amélioreraient grandement la sécurité des chauffeurs. Avec la venue des modules électroniques de vente, le BTM aurait la possibilité de transmettre les demandes, mais le BTM ne fera pas de répartition de courses ; l'objectif est de rendre l'information disponible pour tous, par exemple lorsqu'il y a un événement majeur, parachève-t-il.

6. Période de questions et commentaires des membres de la Commission

Le président invite Mme Ricourt à émettre les premiers commentaires ou questions.

Mme Ricourt mentionne que la première mission de la nouvelle paramunicipale est d'être visionnaire pour le développement de l'industrie du taxi en imaginant et en proposant un cocktail transport pour que les usagers puissent utiliser ses services, tout en prenant pour compte que celle-ci changera beaucoup avec les générations à venir. Cependant, les chauffeurs veulent y voir les retombées économiques pour chacune de ces mesures. Il faut donc, ajoute-t-elle, améliorer les communications entre les chauffeurs et les professionnels du BTM. Comme il est question que les coûts soient absorbés par les chauffeurs, il ne faudrait surtout pas que ce soit un fardeau supplémentaire pour eux. Aussi, elle croit qu'il faille établir un meilleur dialogue et un rapprochement entre les chauffeurs et la police pour favoriser les liens.

Le directeur général du BTM précise que les retombées économiques pour les chauffeurs sont d'une grande préoccupation du conseil d'administration. Mais pour le moment, il n'est pas en mesure de dire combien de sommes additionnelles reviendraient aux chauffeurs ou dans le fonds de développement suite à l'implantation des modules, des offres de campagne de publicité et d'un journal édité pour rejoindre les chauffeurs. Il est toutefois confiant d'une augmentation probante de la clientèle.

Selon les statistiques et le sondage présentés sur les 140 chauffeurs consultés, combien de femmes en faisaient partie, interroge Mme Décarie. M. Maurizio D'Élia répond qu'il n'en avait aucune. Mme Décarie croit comprendre que peu de femmes deviennent chauffeuses de taxi à cause du manque de sécurité ainsi que de celle des usagers. Elle poursuit en questionnant si des mesures sont prises pour éviter et éliminer le taxi illégal. Elle cite un exemple qui touche des aînés où un service est offert à coût moindre, mais après quelques vérifications, d'une fondation plutôt ambiguë. C'est pourquoi elle accorde une importance capitale à la vérification des antécédents judiciaires afin qu'un certain contrôle soit pratiqué dans ce domaine.

Finalement, elle a de la difficulté à comprendre pourquoi les chauffeurs ne déclarent pas les vols, surtout ceux qui partent sans payer. Toujours selon les statistiques et le sondage effectué chez des hommes chauffeurs, M. D'Élia explique que les chauffeurs lui ont fait savoir que, de toute façon, il ne se passera rien même s'ils portent plainte. M. Bussièrès ajoute que comme la plupart des gens, ils sont découragés de porter plainte, car ils ne récupèrent pas leur argent et ils perdent du temps. Il termine en spécifiant qu'au moment de crimes plus importants, les plaintes sont déposées. Ces propos sont entérinés par un chauffeur présent dans la salle.

M. L'Heureux croit comprendre que la principale résistance des chauffeurs se situe au niveau des coûts d'installation de la technologie (caméra et répartition électronique) et que l'évaluation de ces coûts n'a pas été divulguée lors de la présentation, non plus le choix proposé ni l'accueil des chauffeurs relativement au choix effectué ou obligé par les grandes villes étudiées. M. Jugand explique que le BTM fait partie d'un ensemble des régulateurs de taxi à travers le monde et lorsque les professionnels du BTM rencontrent leurs collègues, ces questions sont posées. La Ville d'Ottawa, par exemple, a obligé cette installation défrayée par le propriétaire. Une caméra achetée par un propriétaire unique peut coûter jusqu'à 1 000 \$. Par contre, si un appel d'offres était lancé, par le BTM par exemple, le coût pourrait s'élever entre 400 à 500 \$. De même, si d'autres mesures telles que l'installation d'éléments publicitaires étaient déployées, le coût pourrait s'élever alors autour de 250 \$. Toutefois, la vie des chauffeurs est plus importante que le coût, sinon il faudra assumer qu'un chauffeur soit assassiné tous les quatre ans, poursuit-il. L'ensemble des facteurs favorisera la réduction des homicides. Il sera clair que si quelqu'un perpètre un crime, il pourra être traduit en justice à l'aide de l'extrait vidéo.

La présentation du BTM traduit que la vidéosurveillance réduit la criminalité, mais M. L'Heureux s'étonne que la recommandation du SPVM soit tout autre. Il demande en vertu de quelles considérations ou de quels principes le SPVM ne va pas dans ce sens. M. Bussièrès explique que leur étude portant sur le nombre de vols qualifiés de 2000 à 2013 démontre que le nombre de vols associés à une forme de violence a diminué considérablement depuis 2010, donc une baisse du taux de victimisation à long terme, et que de plus, ce taux est inférieur à d'autres villes canadiennes et américaines. Le SPVM peut encourager la vidéosurveillance telle une caméra statique comme dans les dépanneurs, dit-il.

M. Bissonnet mentionne qu'il serait intéressant de connaître le nombre de voitures de taxi dont des caméras ont été installées et le coût établi dans les quatre grandes villes mentionnées.

Au-delà de la vérification des antécédents judiciaires, questionne M. L'Heureux, quelles mesures sont mises sur pied dans les autres villes pour protéger les femmes la nuit, et les victimes d'actes répréhensibles commis par un chauffeur? Toute personne victime d'actes condamnables devrait se présenter au poste de police et déposer une plainte, affirme M. Jugand. Les effets sous-jacents à cette étape sont le rehaussement du professionnalisme dans l'industrie, la publicité du travail bien fait et surtout d'écarter les chauffeurs qui ne font pas ce travail correctement.

Même si le SPVM n'est pas très disposé à l'installation de caméras actuellement, M. Norris demande s'il y aurait quelqu'un d'autre qui pourrait collecter les informations. M. Jugand explique que cela pourrait être le BTM ou n'importe qui d'autre. La boîte noire et les informations recueillies, selon des procédures qui devront être établies, seront transmises par le chauffeur au SPVM pour que ce ne soit que le SPVM qui visionne les images et ceci selon des propositions adoptées conjointement.

Quel est le total des sommes perçues en permis, en licences, en taxes par la Ville et quelle partie serait utilisée aux fins de l'application des propositions présentées, demande M. Norris. En ce moment, répond M. Jugand, 2,4 M\$ sont versés à la Ville. M. Salem ajoute qu'afin de permettre au BTM d'opérer, la Ville contribue un montant de 800 000 \$ en surplus de la somme perçue en termes de permis, licences et taxes. Cela explique aussi les raisons amenant la création d'un fonds de développement. En ce qui concerne l'estimation des sommes perçues par la publicité pour assurer un certain bénéfice aux chauffeurs et à l'industrie, le modèle d'affaires créé serait à l'image de celui de la STM. Les sommes perçues la première année défraieraient les coûts d'installation et un retour est prévu pour les années subséquentes.

Mais combien en retour, insiste M. Norris. Il n'y a pas beaucoup de grands joueurs en publicité et il est impossible de les approcher avant un lancement d'appel d'offres, précise M. Jugand. Le BTM doit évaluer s'il y aura assez de retour avec cette aide pour cheminer dans cette voie. Il cite en exemple la Ville de New York où un retour sur l'investissement est concluant. Toutefois, il faut éviter que les individus signent eux-mêmes des contrats.

M. Norris observe que le nombre de vols qualifiés a diminué de 66 % et aimerait connaître les hypothèses de l'analyse avancée par le SPVM. M. D'Élia explique que le taux de signalement des chauffeurs a baissé tout en étant très volatile d'une année à l'autre. Ces statistiques et tendances doivent être regardées sur un long terme. Par ailleurs, il ajoute que ce phénomène est constaté dans toutes les villes.

M. Masella désire savoir s'il y a d'autres façons d'installer les systèmes d'écrans sur les cloisons (vitre protectrice séparant l'occupant de la banquette avant de celle à l'arrière). Le directeur général du BTM mentionne que la technologie existe aussi pour une installation à l'emplacement de l'appui-tête. Puisque 45 % des chauffeurs pensent que les cloisons sont une bonne idée, poursuit M. Masella, pourquoi la cloison ne fait-elle pas partie des considérations étudiées par le BTM? Pour plusieurs raisons explique M. Salem : 1- À New York, la flotte n'appartient pas au chauffeur de taxi; 2- À Montréal, la voiture du chauffeur est utilisée aussi pour des raisons familiales; 3- Même si les chauffeurs mentionnent que la cloison peut les aider, elles ne sont pas utilisées depuis 15 ans à Montréal. C'est pourquoi, complète-t-il, la solution doit venir de l'industrie.

M. Sauvé énonce qu'avant d'installer les caméras dans 4 500 taxis, il faut être assuré que cette solution est la bonne et qu'elle contribuera à la diminution des homicides. La violence a-t-elle été réduite dans les villes analysées? Le résultat de l'étude américaine du *National Institute for Occupational Safety and Health* effectuée par la PhD Mme Chaumont démontre que le taux

d'homicide baisse, car ces villes avaient atteint un taux plus élevé que celui de Montréal, dévoile M. Jugand. Le BTM ne peut garantir à 100 % que la caméra est la seule solution à l'élimination des homicides, mais l'étude américaine est très significative à cet égard. Par contre, c'est assurément un ensemble de recommandations qui permettent de réduire le taux d'homicide. De plus, ajoute M. D'Élia, le SPVM ne possède pas de mesure avant l'installation de cloison de sécurité et après l'installation. L'information est donc incomplète sur ce point. Cela pourrait toutefois se réaliser avec les caméras.

L'installation d'une caméra, demande M. Sauvé, peut-elle être contestée par les défenseurs des droits à la vie privée? Me Desjardins explique que ce point doit être encadré législativement, notamment, son installation et l'utilisation avec respect de l'image des individus. Le Service des affaires juridiques de la Ville devra être saisi de cette question.

M. Sauvé poursuit sur la question de la publicité et des annonces souvent sexistes. M. Jugand mentionne l'obligation pour le BTM de faire affaire avec les grands joueurs de la publicité et qui possèdent déjà un bon bassin de clientèle, car leur image est importante.

La protection des usagers interpelle M. Sauvé qui désire connaître les autres moyens proposés par le BTM sur cette question. La mise en place d'une caméra et d'une boîte noire pour recueillir les données aura un impact majeur sur le niveau de service dont le rehaussement du professionnalisme de l'industrie est implicite, mentionne M. Jugand.

En définitive, questionne M. Sauvé, quel est le niveau de perte pour l'industrie du taxi concernant le transport illégal? Le BTM n'a pas de chiffres en appui. Toutefois, c'est quatre inspecteurs qui travaillent à temps plein sur ce dossier, indique M. Jugand.

M. Trudeau interroge si les applications mobiles pour commander un taxi (StandFee) sont très développées à Montréal. M. Jugand mentionne que les intermédiaires de services, par exemple Taxi Diamond, chargent différemment un pourcentage sur les courses. Toutefois, les chauffeurs indépendants n'ont pas ce service, car ils embarquent la clientèle directement sans appel.

M. Trudeau désire connaître le mécanisme de fixation des tarifs de départ et qui décide de ce montant. Mme Johanne Saint-Laurent, de la Commission des transports du Québec (CTQ) présente dans la salle, explique que la CTQ fixe ce taux qui est actuellement de 3.45 \$, tarif présenté à l'industrie il y a six mois. Avec les représentants de l'industrie du taxi et les partenaires de la CTQ, le prix du carburant, les coûts d'entretien, les taux de taxes, les assurances, l'indice prix à la consommation, entre autres postes de dépenses, servent de base pour déterminer et faire évoluer le coût en fonction des tarifs d'exploitation. Elle précise que si la carte de guichet ou de crédit est utilisée, les coûts d'exploitation évolueront.

Sur les 37 millions de courses, M. Trudeau demande s'il y avait possibilité de prévoir un certain montant pour les caméras, par mois. Il a fait un calcul rapide : si le coût d'une caméra et son installation s'élevait à 1 500 \$ et qu'un taxi roule sur la route pendant 300 jours, cela établirait un montant de 5 \$ par jour. Comme les chauffeurs absorbent déjà beaucoup de coûts, M. Salem craint d'instaurer une certaine instabilité en imposant 5 \$ de plus à ceux-ci. De plus, puisqu'il y a des chauffeurs qui encaissent davantage que d'autres, cela ne lui semble pas équitable pour l'industrie.

M. Shanahan désire connaître le mandat du SPVM face au transport illégal. M. Jugand explique que le BTM relevait avant du SPVM. Cette expertise a toujours relevé du BTM et les inspecteurs travaillent en collaboration avec le SPVM.

M. Shanahan termine en dévoilant ses impressions sur ce qu'il retient de cette soirée : 1- les boîtes noires devraient rassurer les protecteurs des droits de la personne; 2- la sécurité financière des chauffeurs de taxi semble plus importante pour eux que la sécurité de leur personne physique; 3- le développement de l'industrie est un défi que le BTM semble prêt à relever et prendre en main; 4- la Commission doit se concentrer sur la sécurité de la personne, toujours avoir en mémoire le drame vécu par la famille Bouzid, et élaborer des recommandations avec une ouverture d'esprit tout en déposant des mesures à la hauteur des attentes des chauffeurs.

7. Levée de l'assemblée

Les périodes de questions et commentaires terminées, le président remercie les personnes présentes, nommément M. Salem, M. Bussièrès, M. Jugand, M. D'Élia, M. Bisson, Mme Saint-Laurent, et toutes celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

La séance est ajournée à 10 h 25, sur une proposition de Mme Décarie, secondée par M. Norris.

ADOPTÉ LE : 7 MAI 2014

Michel Bissonnet
Président

Diane Côté
Secrétaire recherchiste