

**MÉMOIRE**  
portant sur la question :

*Comment améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi ainsi que le service du transport par taxi dans l'agglomération de Montréal?*



Par  
**FÉLIX MEZEI GUÉRIN**

Présenté à la  
**Commission sur le transport et les travaux publics**  
constituée de

Président

M. Michel BISSONNET

Vice-présidents

M. Beny MASELLA

M. Alex NORRIS

Membres

M. Maurice COHEN

Mme Mary DEROS

Mme Suzanne DÉCARIE

M. Pierre L'HEUREUX

Mme Monica RICOURT

M. Craig SAUVÉ

M. Steve SHANAHAN

M. Morris TRUDEAU

Montréal  
6 mai 2014

## Table des matières

<b><u>INTRODUCTION</u></b>	<b>1</b>
<b>PRÉSENTATION DE L'AUTEUR</b>	<b>1</b>
<b>PERTINENCE DE L'INTERVENTION</b>	<b>1</b>
<b>RÉSUMÉ</b>	<b>1</b>
<b><u>AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DANS LES TAXIS DE MONTRÉAL</u></b>	<b>2</b>
<b>IMPLANTATION DE CAMÉRAS</b>	<b>2</b>
DONNÉES RECUEILLIES	2
LES AVANTAGES	7
LE FINANCEMENT DES CAMÉRAS	8
<b>IMPLANTATION DE MACHINES DE DÉBIT ET DE CRÉDIT</b>	<b>9</b>
<b>IMPLANTATION DE SYSTÈMES DE GPS</b>	<b>9</b>
<b>CAS ILLUSTRANT LA NÉCESSITÉ DE NOUVEAUX RÈGLEMENTS</b>	<b>9</b>
JENNIFER BIRD	9
LISSA CHABOYER	10
SONER YASA	10
<b><u>MODERNISATION DES TAXIS DE MONTRÉAL</u></b>	<b>11</b>
<b>AMÉLIORATION DE L'IMAGE DES TAXIS</b>	<b>11</b>
IMPLANTATION D'ÉCRANS TACTILES	12
OPTER POUR DES TAXIS « VERTS »	12
UNIFORMISATION DES TAXIS	13
IMPLANTATION DE MACHINES CRÉDIT/DÉBIT	13
IMPLANTATION DE SYSTÈMES DE GPS	14
<b><u>COMMENTAIRES</u></b>	<b>15</b>
<b><u>RECOMMANDATIONS</u></b>	<b>16</b>
<b><u>RÉFÉRENCES ARTICLES</u></b>	<b>17</b>
<b><u>DOCUMENTS OFFICIELS</u></b>	<b>17</b>
<b><u>PERSONNES CONTACTÉES</u></b>	<b>17</b>

# Introduction

## Présentation de l'auteur

Je suis un étudiant de 22 ans de l'université Concordia et citoyen pour qui le développement et le rayonnement de Montréal sont une priorité. De plus, je suis un utilisateur du transport par taxi.

## Pertinence de l'intervention

Avant tout, j'aimerais vous mentionner que le processus pour obtenir de l'information de plusieurs villes canadiennes fut long et ardu, et que le mémoire expose l'information récoltée jusqu'à ce jour. La machine bureaucratique exigeant malheureusement un temps plus long qu'il ne m'était accordé pour compléter mon mémoire. Si l'exhaustivité du présent mémoire peut être remise en question, sachez que son contenu tend vers l'objectivité et reflète justement l'information qui fut trouvée. Si je m'implique dans cette consultation publique c'est que je trouve, en tant qu'utilisateur du transport par taxi, qu'il y a énormément de progrès à faire autant au niveau de la sécurité que de l'image de cette industrie.

## Résumé

De ma perspective des choses et à la suite de la consultation publique du 15 avril dernier, il y a deux aspects qui m'apparaissent fondamentaux quant à l'amélioration de l'industrie du taxi. D'un côté, la sécurité des chauffeurs et des usagers se doit d'être renforcée et de l'autre aspect, il est impératif que l'on transforme l'image des taxis afin qu'elle reflète davantage celle de Montréal. C'est à travers l'implantation

de caméras, d'écrans tactiles, de machines de crédit/débit et de GPS que l'industrie du taxi pourra redonner du lustre à son image et améliorer sa sécurité. Tel que vous pourrez le constater, j'ai consacré la majeure partie de mon temps à rechercher de l'information sur les caméras, car celle-ci m'apparaissaient comme étant la meilleure solution pour réduire les vols qualifiés ainsi que pour assurer une meilleure sécurité des usagers.

## **Amélioration de la sécurité dans les taxis de Montréal**

### **Implantation de caméras**

De nombreuses questions furent posées par les membres de la *Commission sur le transport et les travaux publics* lors de la consultation publique du 15 avril dernier. Il semblerait qu'il y ait des doutes quant à l'utilité d'implanter des caméras dans les taxis. Dans le rapport du SPVM « *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » (2010), on constate que 75% des vols qualifiés se déroulent entre 22h00 et 6h00. Lors de la consultation publique du 15 avril dernier, il a été exposé que la raison de la chose s'explique par le fait qu'il y a « moins de surveillance informelle ». Je suis d'avis que l'implantation de caméras pourrait largement contribuer à réduire le nombre de vols qualifiés.

### **Données recueillies**

Lors de la consultation du 15 avril dernier, Monsieur Michel Bissonnet a fait part qu'il désirait obtenir des statistiques sur les autres grandes villes qui ont implanté des caméras dans leur flotte de taxis. Voici quelques données que j'ai été en mesure de recueillir et dont j'ai fait la compilation :

<b>Villes</b>	<b>Calgary</b>	<b>Ottawa</b>	<b>Toronto</b>	<b>Thompson</b>	<b>Vancouver</b>	<b>Winnipeg</b>
<b>Date d'implantation des caméras</b>	2013	2007	2005	2006	2005	2002
<b>Coût des caméras (lors de l'implantation)</b>	N/D	1400-1500\$	1200\$	N/D	± 1500\$	1500\$
<b>Coût des caméras (aujourd'hui)</b>	600-700\$	700-900\$ (VerifEye, 247Security)				
<b>Moyen(s) pour financer les caméras</b>	Les compagnies de taxi ont défrayé les coûts	Augmentation de 0.05\$ des prix par course et 50% payer par la ville	Ceux qui détiennent les taxis.	Payer par les chauffeurs. Les frais de départ ont toutefois été augmentés à 4.25\$	Possibilité de demander une augmentation des tarifs (0.05\$ et 0.10\$) Chauffeurs et compagnies	Frais pour la caméra payés par les détenteurs de licences. Augmentation du tarif de départ de 0.50\$ durant une période de 10 mois
<b>Fardeau financier reposant sur</b>	Compagnie de taxi et chauffeurs	Ville, clients et chauffeurs	Compagnie de taxi et chauffeurs	Chauffeurs et clients	Chauffeurs, client et compagnie de taxi	Clients et chauffeurs
<b>Réception des chauffeurs quant à l'imposition de caméras</b>	Positive	Très négative	Moyenne	Positive	N/D	Très positive
<b>Paiements électroniques (crédit/ débit)</b>	Oui (obligatoire)	Oui (obligatoire)	Oui (non-obligatoire)	Non (comptant seulement)	Oui (non-obligatoire, mais recommandé)	Oui (non-obligatoire)

### **Ottawa**

Il est à noter que la ville d'Ottawa a été dans l'obligation de contribuer à l'achat des caméras étant donné que les chauffeurs de taxi avaient dépensé une bonne partie de l'argent cumulé par l'augmentation de 0,05\$. Les conséquences furent néfastes pour les chauffeurs, car la ville a voulu compenser pour cet investissement, et il y a donc eu une augmentation des frais pour :

- 1) Les licences
- 2) Les plaques d'immatriculation
- 3) Les frais de transfert
- 4) Les frais de courtiers

La ville d'Ottawa a aussi implanté des machines de crédit et débit dans ses taxis. Celle-ci étant, comme les caméras, une obligation afin de pouvoir avoir une licence de taxi.

La réception de l'implantation de caméras dans les taxis fut très négative, possiblement parce qu'il n'y a jamais eu de sentiment d'urgence quant à en faire l'installation, et que les chauffeurs allaient devoir déboursier de leur l'argent. Il faut toutefois savoir que moins d'un an après la nouvelle réglementation, les chauffeurs de taxi ont commencé à voir l'utilité de la caméra. Celle-ci a eu un effet dissuasif pour les personnes désireuses de voler. De plus, la ville d'Ottawa a un taux de 100% pour ce qui est de retrouver la personne qui a commis une agression dans un taxi.

### **Toronto**

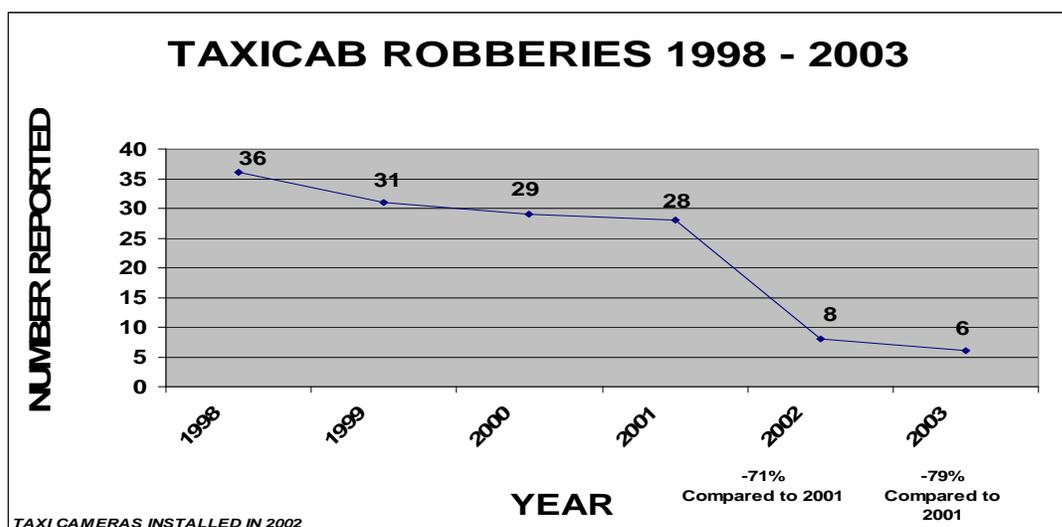
C'est suite à plusieurs meurtres et vols que la ville de Toronto s'est penchée sur l'idée d'implanter des caméras. En 2005, la nouvelle mesure de sécurité est approuvée pour l'entièreté des taxis. Par contre, lors de l'imposition obligatoire des caméras dans les

taxis, la réception des chauffeurs fut mitigée. Si la caméra fut considérée comme un moyen de dissuasion par les chauffeurs, certains d'entre eux ont protesté, car ils n'ont pas apprécié se faire imposer un système de surveillance qu'ils allaient, en plus, devoir payer. Afin de montrer leur mécontentement, plusieurs chauffeurs ont réorienté la caméra pour qu'ils ne soit pas filmés, d'autres ont enduit la caméra de vaseline et certains ont même apposé un ruban adhésif opaque sur celle-ci. La ville de Toronto rapporte toutefois que ces moyens de protestation furent réglés dans les années suivantes et que les chauffeurs ont donc accepté ces nouvelles normes de sécurité ainsi que le moyen de les financer.

### **Winnipeg**

Suite au meurtre de Pritam Deol, le 17 juillet 2001, l'industrie du taxi de Winnipeg prit la décision d'améliorer la sécurité des chauffeurs et des usagers du taxi. La ville manitobaine fut l'instigatrice de ces nouvelles mesures de sécurité, et depuis toutes les grandes villes canadiennes ont suivi leurs traces.

Le graphique suivant (tiré du document « *Camera effective in reducing taxicab crime* ») illustre l'impact des caméras sur les vols qualifiés entre 1998 et 2003 à Winnipeg.



L'arti

cle illustre aussi le fait que les crimes en 2003 ont augmenté dans la ville manitobaine de

10.5%, et que les crimes commis envers les chauffeurs de taxi ont été réduits de manière considérable grâce à l'implantation des caméras. On parle d'une baisse de 79% des vols commis à l'égard des chauffeurs. Il est à noter que ces informations furent émises suite à une enquête indépendante demandée par le service de police de Winnipeg.

En ce qui a trait à l'augmentation tarifaire, celle-ci a permis de payer pour l'achat des caméras ainsi que pour leur installation. Si le tarif de départ a augmenté de 0.50\$ durant une période de 10 mois, il m'a été mentionné que « personne ne s'est rendu compte de l'augmentation des frais ».

### **Calgary**

Si l'implantation des caméras n'est obligatoire que depuis 2013, il est important de mentionner que les deux principales compagnies de Calgary (*Associated* et *Checker Yellow Cab*) ont, eux-mêmes, décidé d'installer des caméras depuis une dizaine d'années. Compte tenu du fait que cette norme de sécurité était déjà présente, le nouveau règlement obligeant tout taxi à se conformer aux nouveaux standards fut bien reçu de la part de l'industrie du taxi de Calgary.

### **Thompson**

La ville, située dans le nord du Manitoba, compte une population d'environ 13 000 personnes. La décision d'implanter des caméras dans les taxis fut prise suite au meurtre de Mellissa Ivy Chaboyer, qui fut tuée le 26 novembre 2005. Le meurtre demeure irrésolu jusqu'à ce jour, car les policiers n'ont jamais été en mesure d'identifier les deux individus qui auraient commis le crime.

### **Vancouver**

Pour ce qui est de l'augmentation tarifaire, le *Passenger Transportation Board* (un équivalent du Bureau du taxi de Montréal) jauge les demandes d'augmentation

tarifaire. Par exemple, suite à l'instauration des caméras, certaines compagnies eurent droit de hausser les tarifs de 0,05\$ tandis que d'autres (qui devaient amortir les coûts sur une plus longue période de temps) ont eu la possibilité de le faire jusqu'à 0,10\$.

### Les avantages

À travers toutes mes conversations avec les différents représentants des villes canadiennes, les caméras ont été unanimement décrites comme étant un moyen de dissuasion efficace des crimes et des vols qualifiés. Dans un document de la *Motor Carrier Commission* nommé « *Installation of Digital Cameras in Taxis Operating in the Lower Mainland* » (2004), on y illustre les statistiques suivantes :

- 83.6% des chauffeurs de taxi considèrent les caméras comme étant efficaces
- 86% des chauffeurs ont mentionné se sentir plus en sécurité avec les caméras

À titre comparatif, le sondage réalisé exposait les autres mesures de sécurité et leur perception de la part des chauffeurs:

- 19.5% considèrent la « paroi de sécurité » comme efficace
- 81.7% ont mentionné ne pas se sentir plus en sécurité avec ces « parois de sécurité »
- 71.9% ont dit considérer le GPS comme efficace
- 68.9% ont mentionné le verrouillage automatique du coffre comme une mesure de sécurité étant efficace
- 56.6% ont répondu trouver efficace les alarmes visibles

Dans le rapport du SPVM « *La sécurité des chauffeurs de taxi à Montréal : analyse de données policières et d'un sondage de victimisation* » (2010), on constate que 75%

des vols qualifiés se déroulent entre 22h00 et 6h00. Lors de la consultation publique du 15 avril dernier, il a été exposé que la raison de la chose s'explique par le fait qu'il y a « moins de surveillance informelle ». Je suis d'avis que l'implantation de caméras pourrait largement contribuer à réduire le nombre de vols qualifiés.

### **Le financement des caméras**

Après avoir fait une brève analyse des moyens de financement des caméras dans les grandes villes canadiennes (et moins grandes), il en ressort que les coûts sont davantage imposés aux chauffeurs, car ce sont eux qui doivent les défrayer dans chacune des villes à l'étude. Si certains sont en mesure de récupérer une partie de cet investissement par le biais de surcharge temporaire, d'autres se voient dans l'obligation de payer. Je crois qu'il serait judicieux de reléguer indirectement la facture à ceux qui désire faire de la publicité dans les taxis, tel que recommandé par le Bureau du taxi de Montréal. Je ne vois pas qui pourrait assumer la facture des caméras, si l'on désire minimiser l'impact économique sur les chauffeurs et les utilisateurs.

Toutefois, je suis certain que l'implantation des caméras pourrait se financer par elle-même, jusqu'à un certain point. J'entends par ceci que les caméras permettraient de réduire considérablement les vols qualifiés qui surviennent dans les taxis. Conséquemment, cet argent, qui est généralement subtilisé aux chauffeurs, pourrait être réinvesti dans le paiement de celles-ci. Il n'en reste pas moins que cette alternative est peu probable, car je doute que les chauffeurs de taxi désirent déboursier de l'argent qu'ils ont « sauvé ».

Pour ces raisons, j'opterais pour que le fardeau financier repose sur des revenus tirés de la publicité des écrans ou que celui-ci soit directement lié à l'entreprise qui désire en faire.

### **Implantation de machines de débit et de crédit**

J'estime qu'il serait plus sécuritaire pour les chauffeurs de taxi d'opter pour une plateforme qui permet les paiements électroniques. La raison derrière ceci est bien évidente. Le fait d'avoir de l'argent comptant dans le taxi (peu importe le montant) expose les chauffeurs au vol. L'image est peut être forte, mais sortez l'argent comptant d'une banque et les voleurs n'auront pas d'incitatifs à y aller. Je pense que l'idée de sortir l'argent comptant des taxis pourrait réduire le niveau de vols qualifiés.

### **Implantation de systèmes de GPS**

Sans avoir fait de recherches approfondies sur le sujet, il me semble que la géolocalisation des taxis peut contribuer à la sécurité des taxis. Un chauffeur de taxi en détresse peut envoyer un signal d'alerte, puis être repéré afin de recevoir une aide policière dans les plus brefs délais.

### **Cas illustrant la nécessité de nouveaux règlements**

#### **Jennifer Bird**

Le cas de Jennifer Bird illustre l'importance d'avoir des caméras et des systèmes de paiements électroniques dans les taxis. En 2011, Simon Hubbard fut sordidement poignardé par Jennifer Bird. Après la fuite de cette dernière, les enquêteurs eurent la possibilité de retracer les événements de la nuit fatidique grâce à un reçu de carte de crédit d'un taxi. Celui-ci a permis de retracer le taxi qui avait été pris la veille,

puis grâce à la caméra installée à bord du taxi, il fut possible d'obtenir l'identité de la meurtrière. Si le cas n'est pas directement lié aux taxis, on comprend toutefois l'importance que ceux-ci peuvent jouer dans la résolution de crimes. Et qu'en l'absence de caméras, il s'avère difficile d'identifier les suspects.

### **Lissa Chaboyer**

Assassinée en 2005 lors d'une course de taxi vers minuit trente, le cas de Lissa Chaboyer, chauffeuse de taxi de la petite ville de Thompson, illustre toute la nécessité des caméras, i.e. que les coupables ne furent jamais trouvés. Et tel que mentionné ci-haut, la ville a compris à ce moment qu'il était primordial d'implanter des caméras afin d'éviter un autre incident de la sorte ainsi que de pouvoir identifier les meurtriers.

### **Soner Yasa**

En 2006, le chauffeur de taxi d'Edmonton s'est vu refusé un paiement de 13\$ par 4 jeunes filles âgées de 19 ans. Dans l'optique de ne pas payer leur course, elles l'ont accusé de les avoir attouché sexuellement et ont appelé la police. Il faut savoir que M. Yasa avait fait installer une caméra (non obligatoire à Edmonton) quelques années auparavant parce qu'on avait tenté de l'attaquer, et grâce à celle-ci, il fut en mesure de démontrer que les accusations qui étaient portées à son égard étaient totalement infondées. Le cas démontre que les caméras peuvent être un moyen pour protéger le chauffeur de taxi lors de conflits avec les clients. Par rapport à ceci, un « Senior Taxi Inspector » la ville de Calgary m'a mentionné que l'utilisation des caméras (avec audio) se faisait quotidiennement dans la résolution de conflits avec des clients.

# Modernisation des taxis de Montréal

## Amélioration de l'image des taxis

Il est certain que procéder à l'amélioration des taxis nécessitera des investissements, mais je doute que le fardeau financier doive reposer uniquement sur le dos des chauffeurs de taxi ou des usagers.

En tant qu'utilisateur, je ne verrais aucun problème à ce qu'il y ait une augmentation tarifaire, mais vous devez comprendre que je m'attends à ce qu'il y ait aussi une amélioration technologique lors de l'utilisation de ce moyen de transport.

Vous savez, ce n'est pas en laissant les taxis dépérir que l'industrie sera en mesure d'augmenter ses revenus. Au contraire, les usagers délaisseront ce mode de transport pour quelque chose qui est plus moderne.

En tant qu'utilisateur, j'aimerais pouvoir entrer dans un taxi et dire « wow », i.e. être surpris des technologies qu'on y retrouve. Et ceci ne s'applique pas uniquement à mon cas. Pensez à tous les voyageurs qui arrivent par l'aéroport Pierre-Eliot Trudeau et qui optent pour un taxi afin de se rendre à leur hôtel. On ne réalise pas à quel point les taxis représentent le premier contact montréalais auprès des touristes. Donc ce n'est pas seulement une question d'améliorer mon voyage en taxi, mais c'est aussi de redorer l'image de Montréal comme une ville de technologies et d'innovations aux yeux de tous.

### **Implantation d'écrans tactiles**

Dans l'optique de rendre les taxis montréalais plus technologiques, j'estime que l'on doit se doter d'écrans tactiles à l'intérieur de ceux-ci. Pour prendre New York en exemple, les écrans interactifs permettent aux utilisateurs de choisir parmi différentes publicités, et je dois vous dire que celles-ci m'ont bien captivé. Toutefois, je crois que nous devons surpasser ce qui est déjà fait. Conséquemment, j'estime qu'il serait intéressant de faire de la publicité qui expose la variété d'activités montréalaises (Musée des Beaux Arts, Festivals, Théâtre, etc.) afin d'illustrer aux touristes la plénitude d'options qui s'offre à eux.

### **Opter pour des taxis « verts »**

Je ne vous cacherai pas que je souhaite fortement que notre ville choisisse les alternatives qui sont les plus respectueuses de l'environnement. La question peut sembler être de piètre importance, mais je tiens énormément à ce que l'on fasse le maximum afin de conserver l'environnement et réduire notre impact écologique.

Dans les différents articles et précédents mémoires que j'ai pu lire, il me semble que certains chauffeurs de taxi étaient insatisfaits par rapport à l'implantation du système BIXI pour plusieurs raisons, dont la perte d'une certaine clientèle. Je ne pourrais parler pour tous, mais je peux vous dire que malgré le fait que je sois un utilisateur de taxi, j'opte bien souvent pour le BIXI ou pour la marche à la place du taxi étant donné que je ne désire pas polluer davantage. Je ne sais pas si vous en êtes conscients, mais les « jeunes » d'aujourd'hui ont une forte conscience environnementale. Si les taxis se dotaient d'une flotte électrique, je ne serais pas surpris de voir nos « bixieurs » opter pour cette nouvelle alternative écologique.

### Uniformisation des taxis

Il est impératif que nous ayons une image uniforme des taxis. Selon moi, nombreux sont les bénéfices d'une uniformité dans les taxis. Pour revaloriser l'image de l'industrie, nous devons absolument créer un « brand » distinctif, i.e. une marque de commerce qui soit facilement reconnaissable et auquel les gens ont confiance. D'ailleurs, je pense qu'il serait possible de réduire le phénomène du transport illégal, car les usagers des taxis reconnaîtraient plus facilement ce qu'est un « vrai » taxi. Il est fort probable qu'il y ait une certaine objection de la part des chauffeurs de taxi en premier lieu, mais j'ai l'impression que la revalorisation de ce moyen de transport pourrait favoriser une entrée de revenus qui ne serait, elle, pas refusée.

### Implantation de machines crédit/débit

Un autre problème qui illustre à quel point l'industrie du taxi est archaïque s'avère être l'impossibilité de payer par carte de crédit ou de débit, et ce dans l'entièreté du réseau de taxis. Par exemple, après avoir hélé un taxi, je suis pris à demander s'ils acceptent des paiements par cartes de crédit. Et bien souvent, je dois leur refuser la course et en attendre un prochain, car je ne traîne que très rarement de l'argent comptant. Malheureusement pour eux, les chauffeurs de taxi perdent des courses pour ne pas avoir de machines de paiements électroniques. Et je ne suis pas seul dans tout ceci, pensez au nouveau moyen « d'appeler » un taxi, i.e. via l'application mobile *UBER*. Nombreux sont mes amis qui optent pour ce moyen, car le paiement se fait automatiquement et par carte de crédit. C'est donc dire que nous n'avons plus besoin de se soucier de si on a assez de « cash » sur nous pour payer le chauffeur de taxi. Ma génération, comme vous pouvez le constater, est accro à la technologie et

aux modes de paiements rapides. Conséquemment, l'industrie du taxi doit prendre en compte la demande des « jeunes » et s'assurer qu'il y ait une implantation des modes de paiements électroniques.

### **Implantation de systèmes de GPS**

Un service de géolocalisation, tel qu'implanter à Ottawa, pourrait permettre une meilleure organisation pour les gens qui font le « dispatch » des taxis. Ceci permettrait d'éviter que plusieurs taxis ne se déplacent sur une longue distance afin d'aller chercher un client qui se trouve à proximité d'un autre taxi. Ce système augmenterait le service offert au public compte tenu d'une plus grande rapidité de réponse de la part des chauffeurs. L'exemple de *UBER* refait encore surface : le système envoie le taxi qui est situé le plus proche de l'endroit où prendre le client, assurant une exécution du service de manière très efficace. Le désir d'instantanéité, causé par la rapidité des technologies, fait en sorte que les gens ont des attentes plus élevées quand arrive le temps de patienter pour un service. J'estime qu'il est donc nécessaire d'implanter un système de GPS dans les taxis de la ville de Montréal afin d'accoter les demandes « expresses » des utilisateurs de taxi.

# Commentaires

J'espère que les membres de la commission prendront des décisions éclairées sur ce sujet et qu'ils n'attendent pas le prochain meurtre pour modifier les règlements. J'ose croire que les recommandations ci-dessous constituent des éléments cruciaux afin de faire de Montréal une ville plus sécuritaire et plus rayonnante. Je vous prie de bien vouloir sortir de la stagnation décisionnelle et d'enfin initier un changement dans l'industrie du taxi. C'est à l'instar de mes recherches et découvertes sur ce qui se fait dans le reste du Canada que j'ai été estomaqué de voir notre retard sur les autres villes.

Sans manquer directement de politesse à mon égard, les personnes de Vancouver avec lesquelles je me suis entretenu m'ont fait comprendre à quel point nous étions archaïques dans notre lutte à la criminalité dans l'industrie du taxi. D'ailleurs, la petite ville de Thompson (13 000 habitants) fut tout aussi surprise d'entendre que la métropole québécoise ne s'était pas munie de moyens dissuasifs pour contrer les vols et les attaques envers les chauffeurs. Je peux vous confirmer que mon profond sentiment d'appartenance pour Montréal venait de prendre un coup. Comment une ville de plus de 2 millions de personnes ne s'est pas encore dotée de caméras dans ses taxis? Voilà la question qui me fut martelée lors de mes différentes conversations téléphoniques avec les autres villes canadiennes.

# Recommandations

Si j'étais vous, et que j'étais en mesure de décider de l'avenir du taxi à Montréal, voici les différents objectifs que je me donnerais.

- 1) Installer des caméras dans tous les taxis de la ville de Montréal
- 2) Transférer une partie du coût des caméras à l'industrie privée
- 3) Intégrer des systèmes de paiements électroniques dans tous les taxis
- 4) Permettre l'implantation d'écrans tactiles publicitaires
- 5) Uniformiser la flotte de taxis pour avoir une image unique
- 6) Moderniser les taxis en y intégrant les nouvelles technologies
- 7) Rendre les taxis plus « verts », moins polluants
- 8) Ne pas imposer d'augmentation tarifaire aux utilisateurs

## Références

### Articles

CBC NEWS, *Edmonton cabbie sues passengers over false assault allegations*, Edmonton, 19 mai 2009.

GILLIS, Megan. *Guilty plea in New Year's stabbing death*, Ottawa Sun, Ottawa, 21 février 2012.

HARRIES, Lou & Jerry KOZUBAL, *Camera effective in reducing taxicab crime*, Manitoba Taxicab Board, Manitoba, septembre 2004.

### Documents officiels

BUREAU DU TAXI DE MONTRÉAL, *Industrie du taxi de Montréal : sécurité des chauffeurs et des usagers*, Montréal, 15 avril 2014.

MOTOR CARRIER COMMISSION, *Installation of Digital Cameras in Taxis Operating in the Lower Mainland*, Vancouver, 6 février 2004.

PASSENGER TRANSPORTATION BOARD, *Taxi Camera Information*, Victoria, 2010.

PASSENGER TRANSPORTATION BOARD, *Board Rule, BC Taxi Camera Programs, Standards & Requirements*, Victoria, novembre 2008.

SPVM, *Sécurité des chauffeurs de taxi, présentation à la Commission sur les transports et les travaux publics*, Montréal, 15 avril 2014.

TORONTO STAFF REPORT, *Safety Camera Systems in Taxicabs*, Toronto, mai 2006.

### Personnes contactées

BUCKLEY, Bruce. Chairperson of the Manitoba Taxicab Board, Manitoba. (1/05/14)

IDONE, Sylvie. Senior By-Law Administration Office at Ottawa City Hall (22/04/14)

MCGEE, Michael. Manager at the Passenger Transportation Board, Vancouver. (28-29/04/14)

REDFERN, Ian. Supervisor for Municipal Licensing and Standards. Toronto. (6/05/14)

WILSON, Joan. Secretary of the Manitoba Taxicab Board, Manitoba. (1/05/14)

[s.n.] Senior Taxi Inspector, Calgary. (5/05/14)

[s.n.] License inspector, Thompson. (5/05/14)

[s.n.] Chief inspector of the Manitoba Taxicab Board, Manitoba. (30/04/14)