

Samedi 3 Mai 2014

## **Demande de modification du règlement RCG 10-009, sous section 2, article 37.**

Ce dernier va comme suit:

*«L'intérieur et l'extérieur du taxi ne doivent pas être munis d'objets ou d'inscriptions qui ne sont pas nécessaires à sa mise en service ou qui ne sont pas prévus au présent règlement.»*

### **Présentation de l'auteur:**

L'auteur est un résident de la ville de Montréal et fréquent client de l'industrie du taxi nommé Samuel Forcier-Poirier. Ce citoyen est également un étudiant en économie de l'université Concordia et c'est donc intéressé aux possibles moyens de financer ces caméras en ayant le moins besoin possible de toucher aux fonds publics.

### **Modification du règlement demandée:**

Le but de ce mémoire est de mettre de l'avant la possibilité de changer le règlement RCG 10-009, sous section 2, article 37 afin de permettre aux taxis de pouvoir être munis d'objets ou d'inscriptions qui ne sont pas nécessaires à la mise en service. Je crois qu'il est nécessaire de régler la solution problématique qu'est le crime dans les taxis à travers une solution où des caméras de sécurité seraient implantées dans tout les taxis de la ville de Montréal.

### **Argumentaire:**

L'argumentaire en faveur d'un changement au règlement RDG 10-009, sous section 2, article 37 est divisé en deux parties principales: 1) avantages en matière de sécurité 2) changements observé dans d'autres villes suite à l'adoption des caméras dans les taxis. Par la suite, je propose un plan de déploiement des caméras et de leur financement.

#### **1) Avantages en matière de sécurité**

Depuis la tragédie impliquant m. Bouzid en 2013, il n'est plus possible de négliger l'importance de la sécurité des chauffeurs de taxi de Montréal. Aucune activité humaine n'est sans crimes ou fraudes, mais je crois qu'il est très possible de minimiser son occurrence dans le secteur du taxi grâce aux caméras.

Il est indéniable que les caméras, peu importe leur contexte et leur locations, changent le comportement des gens dans leurs mire. Que ce soit les caméras sur les autoroutes qui donnent des billets de vitesse (nous avons tous vu cette fameuse scène où, à l'approche d'une caméra radar, toutes les automobiles décélèrent afin d'éviter le billet, pour ensuite rapidement reprendre leur vitesse d'origine) ou encore les caméras de surveillance installées sur les bâtiments, les caméras ont un impact clair sur le comportement.

Je crois qu'un parallèle intéressant à la possible implementation des caméras dans les taxis est l'impact que les caméras de sécurité de bâtiments ont sur les taux de crimes commis en ces lieux.

Une étude menée en 2009 par Dr. Brandon C. Welsh, professeur au *College of Criminal Justice* à la *Northeastern University* et Dr. David P. Farrington, professeur de psychologie criminelle à l'institut de criminologie à l'Université de Cambridge a conclu que l'installation d'un réseau de caméras de sécurité sur les bâtiments dans des grandes villes avait une implication importante sur la diminution du crime dans ces villes<sup>1</sup>.

Notamment, les caméras ont créé une diminution de 51% des crime (toutes natures confondues) dans les stationnements publiques ainsi qu'une diminution de 23% du crime dans les transports en commun.

L'impact de l'installation des caméras me semble donc clair. Peu importe la taille de la diminution, elle est toujours présente. Je crois personnellement que peu importe le coût de ces caméras, si une seule vie humaine peut possiblement être épargnée par cet investissement, il est non seulement capital que ce dernier soit fait mais il serait également immoral que le coût du projet cause une mort inutile de plus.

## **2) Changements observés dans d'autres villes suite à l'adoption des caméras dans les taxis**

Pour bien comprendre l'impact des caméras dans les taxis, j'ai demandé de l'information aux autorités des taxis de certaines villes américaines qui possèdent des caméras dans les taxis.

L'autorité des taxis de Seattle m'a fait parvenir leurs données sur le sujet. Sur la période de 2000 à 2006, les taxis de la ville de Seattle ne possédaient aucune caméra. Durant cette période de six ans, en moyenne 48 crimes fut commis par année et un homicide eu également lieu en 2004.

En 2006, la ville de Seattle imposa l'adoption de caméras dans les taxis. Cette adoption causa la moyenne de la quantité de crimes commis par année de tomber à 35 et aucun homicide ne pris place depuis.

Il est important de noter que sur une période de 5 ans (avant les caméras), plus de meurtres eurent lieu dans les taxis (un seul) que sur la période de 9 ans (presque le double de la période initiale) où aucun meurtre ne prit place.

Ceci n'est pas dû au hasard. Le facteur qui fit changer ces chiffres n'est nul autre que l'implantation des caméras dans les taxis.

---

<sup>1</sup><http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/07418820802506206#.U2bV-F4pLlc>

Dans une étude menée par Dr. Cammie Chaumont Menéndez et publiée dans le *American Journal of Preventive Medicine*, il fut découvert que l'installation des caméras dans les taxis eu réduit par un facteur de sept le nombre de meurtres commis dans les taxis dans les villes à l'étude<sup>2</sup>. L'étude fut menée sur une période de 15 ans dans 26 villes différentes.

Je crois que à la lumière de toutes ces informations, il est difficile de rester aveugle quant à l'importance de ces caméras. Tout les chiffres pointent dans la même direction: les caméras dans les taxis diminuent énormément la quantité de meurtres et infractions commises. Si l'installation de ces caméras peut contribuer à non seulement sauver des vies mais en plus à donner un sentiment de sécurité aux chauffeurs, il est nécessaire que celles-ci soient déployées.

### **Plan de déploiement des caméras et financement**

Selon l'étude de Dr. Cammie Chaumont Menéndez et publiée dans le *American Journal of Preventive Medicine* que j'ai mentionné plus haut, les caméras atteignent leur maximum d'efficacité lorsqu'elles sont répandues sur les tout les taxis d'une ville. Ce ne doit donc pas être un effort de chauffeur à chauffeur, elles doivent être la règle plutôt que l'exception.

Le prix moyen d'une caméra aujourd'hui est d'environ 300 \$ à 400 \$. Rajoutons l'installation, ce montant touche probablement 500 \$ par taxi. Ce montant n'est pas négligeable et représente un pourcentage signifiant du salaire moyen d'un chauffeur de taxi par année. En effet, le salaire moyen d'un chauffeur de Montréal est d'environ 40 000\$<sup>3</sup> par année, ce qui veut dire que l'installation des caméras volerait 1.25% de leur paye de l'année, si elle est imposée au chauffeurs. Le coût total de l'installation des caméras pour les quelques 4 400 chauffeurs de Montréal toucherait les 2 200 000 \$ environ.

Il est nécessaire que l'on limite d'imposer le gros montant aux chauffeurs ainsi qu'à la municipalité, qui peut mettre cet argent à meilleurs usages.

Pour l'économiste en moi, la solution est claire. Montréal bloque l'installation des écrans de publicité dans les taxis depuis toujours. Ce règlement pourrait être changé et pourrait attirer des compagnies à installer ces écrans et grâce au revenus faits par la publicité, financer les caméras.

Cependant, les compagnies sont capricieuses: si le profit à court terme n'est pas possible car la ville de Montréal ou le Bureau du Taxi demande des redevances en plus de payer pour les caméras, les compagnies ne seront pas intéressées à aider. Il y a donc une balance à atteindre: il faudrait que les compagnies privées endossent le coût des caméras, mais il ne faut pas les empêcher d'être profitable rapidement.

---

<sup>2</sup><http://blogs.cdc.gov/niosh-science-blog/2013/07/08/taxicab-homicides/>

<sup>3</sup><http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201008/20/01-4308485-la-jungle-du-taxi.php>

De plus, l'intervention du privé, qui cherche à minimiser les coûts pour sauver de l'argent, aurait sans doute comme conséquence de diminuer le coût des caméras (sans toutefois diminuer leur qualité).

Bref, je crois qu'il est parfaitement possible de non seulement installer ces caméras et sauver des vies, mais également de faire tout cela en ne chargeant peu ou pas la municipalité ou encore les chauffeurs. En tant qu'économiste en formation, il est clair pour moi que l'intervention du privé peut régler la situation.