

MÉMOIRE

Déposé à la
Commission sur les transports et les travaux publics

Soumis le
12 mai 2014

par
Paule Marceau
Directrice-adjointe

REGROUPEMENT DES TRAVAILLEURS AUTONOMES – MÉTALLOS (RTAM)



TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DU RTAM	3
INTRODUCTION	4
À PROPOS DE LA SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS	5
L'installation de caméras de sécurité à bord des taxis et limousines	5
L'encadrement juridique en lien avec ces caméras	6
L'obligation de systèmes de paiement électronique	7
Le paiement à l'avance.....	7
La formation en matière de sécurité.....	8
La répartition électronique des courses via un système de géolocalisation	8
Le bouton d'urgence 911	9
À PROPOS DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS	11
La vérification des antécédents judiciaires	11
Les formations en sécurité.....	11
Le transport illégal	11
À PROPOS DU RAYONNEMENT DU TAXI	12
L'image des chauffeurs	12
L'inclusion du BTM aux tables décisionnelles en matière de transport collectif	12
L'électrification de la flotte de taxis et limousines ainsi que la modernisation des postes d'attente .	12
À PROPOS DU FINANCEMENT DES MESURES PROPOSÉES	14
L'écran interactif et la publicité	14
Le pouvoir d'achat regroupé et les appels d'offres	14
Le fonds de développement.....	14
AUTRES CONSIDÉRATIONS	16
Partenaires en prévention.....	16
Le meurtre au premier degré.....	16

À PROPOS DU RTAM

Le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM) réunit des travailleurs autonomes oeuvrant dans différents secteurs comme les taxis et les limousines, le camionnage et l'immobilier. Le RTAM fait partie du plus important syndicat du secteur privé au Québec, le Syndicat des Métallos. Sous sa nouvelle appellation depuis 2013, le RTAM remplace Travailleurs autonomes Québec inc. (TAQ inc.)

Les travailleurs autonomes membres du RTAM bénéficient de sa force de représentation auprès de diverses instances gouvernementales et auprès de partenaires fournisseurs de services. Toutefois, en raison de leur statut de travailleurs autonomes, les membres du RTAM ne sont pas syndiqués au sens du Code du travail.

Le principal créneau de service offert aux membres du RTAM (taxi, limousine et camionnage) est sans contredit celui de la représentation juridique pour contester certains constats d'infraction reçus dans le cadre de leur travail. L'équipe d'avocats du RTAM totalise à elle seule plus de quarante ans d'expérience dans ce domaine. Pour bénéficier des avantages du RTAM, les membres déboursent chaque année une cotisation à prix abordable.

INTRODUCTION

Nous remercions la Commission sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal de solliciter le point de vue du RTAM au sujet de la sécurité des chauffeurs de taxi, des moyens d'améliorer leur sécurité et des attentes de la population utilisant ce mode de transport dans la grande région de Montréal.

Le RTAM se déclare en faveur des principales mesures proposées par le BTM dans son document de consultation. Il souhaite toutefois attirer l'attention sur certains aspects précis en lien avec la sécurité des chauffeurs de taxis et de limousines de la région de Montréal.

Dans le présent document, le RTAM a donc choisi de répondre directement à la plupart des propositions émises par le Bureau du taxi de Montréal en respectant les quatre regroupements thématiques : sécurité des chauffeurs, sécurité des usagers, rayonnement du taxi et financement des mesures proposées.

Une fois l'analyse de ces propositions réalisée, le RTAM souhaite faire part à la Commission sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal d'une série de préoccupations relatives à l'exercice du métier de chauffeur dans l'industrie du taxi de la grande région métropolitaine de Montréal.

À PROPOS DE LA SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS

Le RTAM a à cœur la sécurité au travail des chauffeurs de taxis et de limousines de même que celle des usagers de ces véhicules. La prévention, la sécurité et la formation font partie des valeurs essentielles du RTAM.

Le meurtre gratuit en novembre 2013 du chauffeur de taxi Ziad Bouzid constitue un puissant rappel de la nécessité d'améliorer les politiques publiques municipales et québécoises, de concert avec les différents acteurs de l'industrie, afin d'assurer la plus grande sécurité dans le secteur du taxi et des limousines. En effet, personne ne doit perdre sa vie en cherchant à la gagner. Ce tragique événement, qui aurait pu être évité, nous rappelle à notre devoir de sécuriser l'industrie du taxi à Montréal, que ce soit comme milieu de travail pour le chauffeur ou comme environnement pour l'usager.

De nombreuses villes nord-américaines se sont interrogées au fil des ans sur la sécurité des chauffeurs et du public dans leur système de transport par taxi et limousine. Avec la réflexion amorcée par la présente Commission, Montréal n'y échappe donc pas. Voilà qui est salubre.

L'INSTALLATION DE CAMÉRAS DE SÉCURITÉ À BORD DES TAXIS ET LIMOUSINES

L'échange d'argent et la possession de valeurs alors que plusieurs chauffeurs travaillent la plupart du temps seuls jusqu'aux petites heures de la nuit dans des quartiers souvent difficiles, en provenance et en destination de lieux isolés, constituent des facteurs de risques importants. La prévalence des crimes est aussi plus forte lorsque l'usager est jeune, éméché par l'alcool, et qu'il a hélé le taxi (70%) sans passer par la centrale de répartition. Tous ces facteurs exposent les chauffeurs de taxis et de limousines à de nombreuses intentions et occasions criminelles. Selon le SPVM, 70% de ces occasions ont lieu entre 22h et 6h et 40% seulement entre 2h et 5h du matin. Aussi, il ne se passe pas une année au Canada sans que l'on répertorie l'homicide de chauffeurs de taxi. Chaque fois, ces morts sont de trop. On peut par contre travailler efficacement à les éviter par l'établissement d'un cocktail sécuritaire.

Le premier élément d'un tel cocktail est l'installation de caméras de surveillance. Plusieurs villes américaines obligent l'installation de telles caméras dans la flotte des voitures taxis sur leur territoire. Dans plusieurs cas, cela a permis d'amener le taux d'homicide à zéro. Dans d'autres cela l'a réduit considérablement.

Non seulement ces caméras ont un effet dissuasif, elles ont aussi plusieurs usages pertinents. Les policiers et les procureurs peuvent s'en servir comme preuve pour obtenir l'arrestation ou la condamnation d'un criminel. L'avis écrit dans le véhicule de la présence d'une caméra accroît aussi l'effet dissuasif. Ces caméras peuvent saisir des cambriolages en cours, etc. Attention : une caméra ne remplace jamais la vigilance d'un chauffeur et les habituelles précautions qu'il doit prendre quant à l'évaluation de tout éventuel passager, surtout entre 22h et 6h du matin.

Les caméras de surveillance sont de plus en plus sophistiquées. La technologie infrarouge permet de tout capter, de jour comme de nuit, et les fonctions de contrôle à distance permettent plein de possibilités jusqu'ici insoupçonnées. Nous nous inscrivons en faux avec la proposition du BTM à l'effet que les informations tirées de cette caméra soient consignées dans une boîte noire. Cela expose en effet le chauffeur à des actes criminels par des personnes désireuses de détruire la preuve. Ces caméras doivent plutôt être liées à des serveurs installés à l'extérieur du véhicule (la centrale) afin d'empêcher toute destruction du matériel par l'agresseur en cas de geste criminel. L'enregistrement ne devrait pas être disponible à l'utilisateur, mais seulement par les autorités en cas d'acte criminel.

Dans le but de créer un produit adapté pour l'industrie du taxi montréalaise, le RTAM a entrepris depuis près d'un an des pourparlers avec un fabricant de caméras de surveillance. Il reste cependant à valider les caractéristiques optimales pour opérer de façon conforme à cette industrie et ce, à coût acceptable.

Enfin, notons que depuis 2011 à Rotterdam aux Pays-Bas, les entreprises de taxi ont aussi installé des caméras sur le toit de leurs taxis afin de filmer également l'environnement extérieur des taxis, qu'ils soient ou non stationnés.

Pour toutes ces raisons, le RTAM recommande :

- Que l'installation de caméras de surveillance dans les voitures de taxis et de limousines devienne obligatoire.

L'ENCADREMENT JURIDIQUE AU SUJET DE CES CAMÉRAS

Ce ne sont pas tous les usagers du taxi qui apprécient les caméras de surveillance. Trop de doutes surgissent sur l'utilisation qui peut être faite des images qui en seraient issues. Il apparaît donc normal de rassurer la population par l'établissement de règles et de normes sur l'utilisation de ces images dans un strict objectif de recherche de sécurité pour les chauffeurs et les passagers.

Le RTAM recommande :

- Que le Conseil municipal mette en place les normes les plus strictes pour protéger la vie privée des usagers;
- Que les images captées par ces caméras soient destinées à des serveurs centraux sécurisés, à l'extérieur du véhicule et accessibles seulement aux autorités ou à une commission de surveillance de l'industrie et ce, sur demande, notamment en cas d'agressions, de plaintes ou d'actes criminels. En aucun moment, le chauffeur ne doit avoir accès à ces images.
- Que les images soient effacées automatiquement après un délai raisonnable.

L'OBLIGATION DE SYSTÈMES DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE

Afin de minimiser les vols des recettes en argent liquide des courses à l'intérieur des taxis, le RTAM encourage une utilisation accrue des systèmes de paiements électroniques. Ceux-ci vont des cartes de crédit et de débit aux nouveaux modes de paiement via téléphonie cellulaire.

Il est important cependant que la mise en place de ces systèmes soit en mesure de rassurer les chauffeurs de taxis et de limousines quant à leurs craintes légitimes que de telles mesures pourraient leur faire perdre une clientèle résistante au changement, leur être couteuse à installer ou prêter le flanc à la fraude ou la corruption par carte de crédit ou de débit.

Le RTAM recommande :

- Que le paiement électronique soit offert obligatoirement dans toutes les voitures taxis et les limousines faisant l'objet d'un permis à Montréal;
- Que soit aussi mis sur pied un système de paiement par application mobile, comme le service mobile de Stationnement Montréal.

LE PAIEMENT À L'AVANCE

Le RTAM encourage aussi le paiement à l'avance ou le paiement partiel à l'avance (via des applications de téléphone portable ou des appareils de paiement électronique sur place) afin d'éviter les tentatives d'évasion de paiement en fin de course ou les tentatives criminelles en lieux isolés si les agresseurs n'ont pas d'argent pour payer la course. Comme 75% des actes criminels ont lieu entre 22h et 6h et que 40% ont lieu entre 2h et 5h, il pourrait être pertinent d'interdire le paiement en monnaie lorsqu'on hèle un taxi entre l'une ou l'autre de ces plages horaires.

Le RTAM recommande :

- Que le paiement à l'avance ou paiement partiel soit exigé entre 2h et 5h du matin pour toute course en provenance de secteurs ciblés par les autorités ainsi que pour toute demande de course hélée entre ces heures.

LA FORMATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Quoique le lien ne soit pas direct avec une baisse de criminalité envers les chauffeurs de taxis et de limousines, le RTAM a toutefois un biais favorable à la formation en matière de santé et sécurité au travail. La formation de base doit être revue afin d'accroître l'intérêt et la vigilance des chauffeurs de taxi pour leur sécurité.

Les services de police, le BTM, les différents acteurs de l'industrie et les regroupements comme le nôtre peuvent voir cette formation comme un excellent moyen de faire valoir aux chauffeurs de taxis et de limousines les différentes situations où des actes criminels ainsi que des vols peuvent être commis dans leur secteur. Il devrait être question lors de ces formations des moyens de prévenir de tels incidents.

Le RTAM se déclare en faveur des propositions du BTM de formation spécifique sur mesure et continue. Selon le BTM, le taux de réussite de l'examen actuel est de l'ordre de 30 %. Le manque d'intérêt des chauffeurs pour la formation apparaît évident. Ils doivent se sentir interpellés par une telle formation et stimulés à la réussir.

Le RTAM propose que les chauffeurs de taxis et de limousines aient la possibilité de suivre une telle formation sur mesure en ligne, ce qui permettrait par exemple de mettre à profit le temps passé à attendre un client. Un examen final obligatoire aurait ensuite lieu en salle aux fins de contrôle. Le coût de cet examen pourrait par exemple être abaissé en fonction de la qualité de la note obtenue, à titre de mesure incitative à la réussite.

Le RTAM recommande :

- Que la formation de base soit mise à jour pour tous les nouveaux chauffeurs;
- Qu'une formation sur mesure et continue soit aussi offerte à tous les chauffeurs à des périodes prédéfinies, telle que proposée par le BTM à la Commission;
- Qu'une partie de cette formation puisse être disponible en ligne;
- Qu'à titre d'incitatif à la réussite et à l'effort, le coût des examens soit tributaire du résultat obtenu à ceux-ci;
- Qu'une partie des coûts soit assumée par la Ville de Montréal.

LA RÉPARTITION ÉLECTRONIQUE DES COURSES VIA UN SYSTÈME DE GÉOLOCALISATION

Un système de géolocalisation (GPS) est un outil pratique afin de suivre l'itinéraire d'un taxi. Il peut aussi indiquer, en cas d'urgence, l'endroit exact où un chauffeur en difficulté se trouve. Le système de géolocalisation peut aussi servir de « bavard » du tracé journalier d'un chauffeur de taxis ou de limousines, indiquant avec précision les moments, les endroits et les temps d'arrêt et de déplacement. Cet appareil est très utile pour les répartiteurs et les propriétaires. À ce sujet, le RTAM a entrepris des pourparlers avec un fabricant de systèmes de géolocalisation afin d'aider au développement d'un produit adapté aux besoins des chauffeurs, à un coût modeste.

Ces systèmes sont de plus en plus utilisés par les compagnies de répartition des appels afin de déterminer quels chauffeurs sont à proximité des clients.

Par conséquent, le RTAM recommande :

- Qu'un système de géolocalisation soit installé dans tous les taxis dans un délai jugé raisonnable et surveillé régulièrement par les autorités responsables;
- Qu'un bouton d'alarme soit lié directement au système de géolocalisation.

LE BOUTON D'URGENCE 911

Les systèmes de géolocalisation présentent un avantage sur un système de communication radio lorsqu'il s'agit par exemple de déclarer un incident criminel ou un vol ou d'envoyer une alerte. Avec un système GPS, il suffit d'appuyer sur un bouton d'alarme pour déclencher aussitôt un « *search and rescue* » et le monitoring de l'emplacement en temps réel d'un chauffeur en difficulté.

Une telle alarme peut être déclenchée depuis un bouton situé aux pieds du conducteur, sur le volant ou l'appareil radio.

De plus, selon le RTAM, les dispositifs d'alerte 911 sur les lanternons devraient obligatoirement être fonctionnels dans tous les taxis et ne devraient pas être désactivés à long terme par l'utilisateur. Dans les secteurs où les passants sont nombreux, ceux-ci pourraient reconnaître les alarmes sur les lanternons et contacter la police. Il va de soi qu'une campagne d'information au sujet des alarmes sur lanternons doit être menée pour stimuler le public à être vigilant, particulièrement à certaines heures de la nuit.

Afin d'éviter une mauvaise utilisation d'une telle alarme, les chauffeurs de taxis et de limousines ainsi que les employés des compagnies de répartition doivent être formés pour bien comprendre quels sont les événements sérieux nécessitant un appel à l'aide, les contraintes inhérentes à l'utilisation de l'alarme ainsi que les façons d'en tirer profit en cas de danger. De plus, les policiers doivent être bien informés des protocoles de réponse à apporter afin de ne pas accroître les risques à la sécurité de chauffeurs pouvant se retrouver en situation de difficulté. Les services de police doivent comprendre les problèmes inhérents à un bouton 911 et s'accorder avec les chauffeurs de taxis et limousines ainsi qu'avec les compagnies de répartition quant aux protocoles de réponse à mettre en vigueur.

Bien sûr, plusieurs chauffeurs ne portent pas en haute estime les systèmes de géolocalisation, car ils n'affichent pas le temps restant avant d'atteindre la destination ou parce qu'un tel système est trop « bavard » sur tous leurs mouvements. Mais les résistances des chauffeurs à avoir un système d'alarme lié au GPS peuvent être vaincues si son installation est effectuée sur requête obligatoire du BTM ou de la Commission sur les

transports et les travaux publics de la Ville de Montréal et son utilisation surveillée directement par les services de police, en cas d'alarme.

Le RTAM recommande :

- Qu'un bouton d'alarme soit lié directement au système de géolocalisation;
- Que le dispositif d'alerte sur les lanternons soit obligatoirement fonctionnel et que sa désactivation soit interdite;
- Qu'une campagne d'information au sujet des alarmes sur lanternons soit menée pour inciter le public à être vigilant, particulièrement à certaines heures de la nuit;
- Que soient incluses à la formation des chauffeurs de taxis et de limousines plusieurs considérations en lien avec l'utilisation appropriée du bouton d'alerte géolocalisée;
- Que les services de police revoient régulièrement leur protocole de réponse à ce bouton d'alerte avec les chauffeurs de taxis et de limousines.

Le RTAM salue la cohérence du BTM dans les mesures qu'il propose. Prise isolément, chacune de ces mesures est intéressante, quoique susceptible de s'avérer insuffisante. Mais c'est seulement lorsque ces mesures sont réunies dans un cocktail sécuritaire, lorsque les caméras de surveillance sont couplées au système de paiement électronique et au paiement à l'avance, à la répartition des courses par GPS et au bouton d'alerte relié à la centrale par exemple que ces mesures proposées prennent alors tout leur sens et toute leur efficacité.

Un tel cocktail de mesures n'est qu'un mince prix à payer pour protéger les chauffeurs des dangers qui les guettent tous les jours au travail.

À PROPOS DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS

LA VÉRIFICATION DES ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES

Les personnes susceptibles de travailler auprès d'une clientèle vulnérable comme les chauffeurs de taxis et de limousines doivent être soumis à une vérification des antécédents judiciaires, à l'instar des transporteurs scolaires. Le certificat doit être émis rapidement et les informations recueillies par les autorités compétentes doivent demeurer confidentielles. Toutefois, comme cette vérification a pour but d'assurer la sécurité du public et l'intérêt général, le RTAM est d'avis que les chauffeurs de taxis et limousines ne doivent pas assumer les frais de cette vérification, mais que celle-ci doit être entièrement payée par la Ville de Montréal.

Le RTAM recommande :

- Que le coût des frais de vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs de taxis et de limousines soit entièrement assumé par la Ville de Montréal.

LES FORMATIONS EN SÉCURITÉ

À ce sujet, abordé de nouveau dans cette section du document de propositions du BTM, le RTAM réfère le lecteur à la page 7 du présent document.

LE TRANSPORT ILLÉGAL

Le RTAM est contre le transport illégal, car il met en danger la sécurité des usagers et représente une concurrence déloyale envers les chauffeurs de taxis et de limousines. Les usagers devraient être davantage informés et sensibilisés quant aux risques reliés à ce service illégal, tels que les risques à la sécurité et les risques financiers. Les personnes fautives devraient être sanctionnées sévèrement par des amendes salées. Un tableau noir des transporteurs illégaux pourrait afficher sur le site du BTM les noms de ces transporteurs et les photographies de leurs véhicules.

Le RTAM recommande :

- Que le site du BTM pointe vers un tableau noir des transporteurs illégaux, photos à l'appui;
- Que des amendes lourdes soient distribuées par la Ville de Montréal aux chauffeurs et propriétaires de véhicules de transport illégaux.

À PROPOS DU RAYONNEMENT DU TAXI

L'IMAGE DES CHAUFFEURS

Il est vrai que l'image de l'industrie du taxi à Montréal aurait besoin d'être rehaussée.

Cependant, la population doit être emmenée à comprendre que les chauffeurs de taxis et de limousines sont des professionnels qui connaissent bien leur ville, sa circulation et ses rues et routes. Ils sont un maillon essentiel du transport urbain et, par extension, de l'économie de Montréal. Les chauffeurs doivent faire preuve de professionnalisme et de vigilance en toute circonstance pour assurer la sécurité de leurs passagers. En raison de leur comportement sur la route, ils contribuent à éviter les accidents, à rapporter les nombreuses situations auxquelles ils sont exposés et à améliorer l'image de leur profession.

L'INCLUSION DU BTM AUX TABLES DÉCISIONNELLES EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Le RTAM accueille favorablement la proposition du BTM d'inclure celui-ci dans les projets de transport de la Ville de Montréal, notamment en matière de transport collectif. Toutefois, le BTM est un organisme de régulation, par un regroupement de travailleurs autonomes dans cette industrie. Si la volonté de la Ville de Montréal est d'inclure ou de faire participer le BTM à certaines instances ou lieux de débat sur des enjeux de politiques publiques en matière de transport, le RTAM soumet l'idée d'inclure les représentants des chauffeurs de taxis et de limousines à ces mêmes tables ou dans les mêmes débats afin que la voix des travailleurs du taxi et des limousines soit entendue dans les processus décisionnels en matière de transport à Montréal.

Le RTAM recommande :

- Que le BTM fasse partie intégrante de certaines instances ou lieux de débats en matière de transport à Montréal;
- Que des sièges soient réservés à un regroupement des travailleurs de l'industrie du taxi et des limousines comme le RTAM.

L'ÉLECTRIFICATION DE LA FLOTTE DE TAXIS ET LIMOUSINES AINSI QUE LA MODERNISATION DES POSTES D'ATTENTE

De l'avis du RTAM, le rajeunissement et la standardisation des véhicules, combinés à la modernisation des postes d'attente, procureraient un sentiment de sécurité chez les usagers ainsi qu'une fierté chez les chauffeurs.

L'idée d'électrifier partiellement la flotte de taxis et de limousines, tel qu'il est suggéré par la CPCDIT et l'ALQ, permettrait à Montréal de démontrer sa volonté de minimiser son empreinte écologique.

La modernisation des postes d'attente pourrait permettre aux véhicules de se recharger, aux usagers de payer à l'avance leur course et, lors des heures creuses ou en cas d'absence de véhicules, de commander un véhicule taxi. Pour les chauffeurs, la sécurité pourrait s'en trouver accrue si ces postes d'attente sont accompagnés d'amélioration des lieux en matière d'éclairage ou de perspective des lieux par exemple. Ces postes d'attente pourraient entre autres être munis de caméras de surveillance urbaine de type CCTV, ce qui permettrait aux policiers, inspecteurs du taxi ou répartiteurs d'observer et surveiller les lieux à distance, selon les heures.

Par conséquent, le RTAM recommande :

- De soutenir les démarches d'électrification de la flotte de véhicules de taxis et de limousines à Montréal, notamment par la conclusion d'entente avec Hydro-Québec pour des tarifs d'électricité avantageux;
- De procéder à la modernisation des postes d'attente.

À PROPOS DU FINANCEMENT DES MESURES PROPOSÉES

L'ÉCRAN INTERACTIF ET LA PUBLICITÉ

Le BTM propose de permettre la publicité et la promotion culturelle et touristique à partir d'un écran interactif à l'intérieur des véhicules.

Le RTAM estime que l'industrie du taxi peut tirer d'intéressants revenus publicitaires d'écrans interactifs placés sur le dos de la banquette avant, à la disposition des passagers en banquette arrière. Ces revenus peuvent être tirés à titre d'exemple entre autres de l'industrie touristique et culturelle montréalaise.

Le RTAM soutient donc l'idée que propose le BTM en cette matière, sans autre recommandation.

LE POUVOIR D'ACHAT REGROUPÉ ET LES APPELS D'OFFRES

En ce qui a trait à l'achat de caméras, le BTM propose de profiter du pouvoir d'achat regroupé de l'industrie par des appels d'offres gérés par le BTM.

Le RTAM rappelle que la Ville de Montréal et le BTM sont responsables des normes les plus strictes en matière de sécurité des taxis et des limousines à Montréal. Compte tenu des implications en matière de sécurité que cela suppose, de coordination avec ses services de police, le BTM et la Ville ont beaucoup d'efforts à coordonner pour plus de sécurité pour les chauffeurs de taxis et de limousines. Nous attirons votre attention sur l'expertise du RTAM en matière d'achats regroupés et de services communs dispensés aux chauffeurs. Nous demeurons à la disposition du BTM pour développer des initiatives plus poussées en matière d'achats regroupés.

LE FONDS DE DÉVELOPPEMENT

Dans son document de consultation, le BTM propose de mettre en oeuvre un fonds de développement permettant de financer les projets qu'il propose. Cette idée, qui est très intéressante, pose un risque du fait que les projets du BTM sont nombreux. On parle de l'installation de caméras, de dispositifs de paiement électroniques, de GPS, de bouton d'alarme, d'une campagne de sensibilisation à la sécurité, de l'image de l'industrie du taxi ainsi que d'une campagne de publicité contre le transport illégal.

Un fonds de développement serait extrêmement important pour financer l'achat et l'installation des équipements nécessaires pour rassurer chauffeurs et passagers de taxis et limousines sur leur sécurité. Le RTAM accueille donc l'idée de la création d'un fonds avec enthousiasme, d'autant plus si les pouvoirs publics accordent dans les premières années à

ce fonds un financement équivalant aux revenus publicitaires engendrés par l'installation d'écrans interactifs dans les véhicules de taxis et de limousines. L'idée étant bien entendu de faire en sorte que le coût pour les chauffeurs et les usagers du taxi et des limousines soit réduit au strict minimum, voire qu'il soit nul.

Par conséquent, le RTAM appuie l'idée du BTM et recommande :

- La création d'un fonds de développement permettant de financer l'installation de caméras et de dispositifs de paiement électronique dans les véhicules de taxis et de limousines, de système de géolocalisation et de boutons d'alerte reliés à ces systèmes de géolocalisation;
- Que la Ville de Montréal accorde un financement de démarrage à ce fonds de développement;
- Que la Ville de Montréal revendique auprès des deux paliers de gouvernement du financement de démarrage pour ce fonds de développement à la sécurité.

AUTRES CONSIDÉRATIONS

PARTENAIRES EN PRÉVENTION

Comme il l’a fait en 2009, le RTAM aimerait collaborer avec les partenaires en prévention de la Ville de Montréal afin de trouver des pistes de solution pour diminuer les risques en matière de sécurité pour les chauffeurs de taxis et de limousines. Parmi les préoccupations des chauffeurs, le RTAM estime qu’il faudrait faciliter les démarches de signalement de ceux-ci lors d’un défaut de paiement d’une course.

LE MEURTRE AU PREMIER DEGRÉ

Sans aucun jugement sur le travail des enquêteurs et des services de police à propos duquel le RTAM ne formule absolument aucun reproche, le RTAM souhaite toutefois déplorer le fait que Michel Duchaussoy, auteur du meurtre du chauffeur de taxi Ziad Bouzid en novembre 2013, ne fasse aujourd’hui l’objet que d’une accusation de meurtre non prémédité. Dans d’autres villes nord-américaines, le meurtre d’un chauffeur de taxi fait automatiquement l’objet d’un chef d’accusation de meurtre au premier degré. Bien sûr, il n’appartient pas à la Ville de Montréal ni au BTM d’agir en ces matières. Mais le RTAM estime que la responsabilité et le devoir de tous les acteurs impliqués dans l’industrie du taxi est de revendiquer le châtiment le plus élevé pour le meurtre gratuit d’honnêtes travailleurs. Si la peine est plus lourde, la sécurité des chauffeurs de taxis et de limousines s’en trouvera accrue.

C’est pourquoi le RTAM recommande à la Ville de Montréal et à son maire de faire pression auprès du Ministère de la Justice pour que le dépôt d’accusations de meurtre au premier degré soit automatique dans le cas du meurtre d’un chauffeur de taxis ou de limousines en fonction.