

TAXI LE JOURNAL | ÉTÉ 2021 | VOLUME 41 | N°2

# MOTL

bureau  
taximontreal



- PRENDRE LE VIRAGE VERT AVEC UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION
- MODIFICATIONS RELATIVES AUX MESURES SUR LA FACTURATION OBLIGATOIRE
- SIX NOUVELLES VOIES OÙ LA CIRCULATION DE CYCLISTES SERA PERMISE



**FAIRE LE PLEIN DE BAGAGES SANS VIDER TOUT LE RÉSERVOIR?  
ARRÊTEZ DE RÊVER ET COMMENCEZ À ROULER.**

**CAMRY HYBRIDE LE 2021**  
À PARTIR DE  
**33 079\$\***



Optez pour la combinaison gagnante! Avec la Camry hybride, vous profitez d'un vaste espace de chargement pour les bagages de vos passagers en plus des nombreux avantages d'un moteur hybride écoénergétique<sup>†</sup>.

**4,9L/100 km en ville - 4,8L/100 km sur la route. Capacité de chargement de 428 litres.**

- 208 chevaux nets
- Transmission ECVT
- Sièges avant chauffants
- Entune 3.0 Audio avec 6 haut-parleurs, écran de 7 po, Bluetooth<sup>MD</sup> et caméra de recul; compatible avec Apple CarPlay<sup>MD</sup>
- Système précollision avec détection de piétons
- Système d'alerte de sortie de voie avec assistance à la direction
- Phares de route automatiques
- Régulateur de vitesse dynamique à radar



**CONCESSIONNAIRES  
TOYOTA DU QUÉBEC**



\*Offre applicable au modèle de base neuf en stock Camry hybride LE 2021 super blanc (R31AKT A). La couleur turquoise et l'identification « Bonjour » sur le véhicule illustré ne sont pas offertes. Elles ne visent qu'à souligner la collaboration avec Taxi Bonjour de Montréal. Prix de vente suggéré de 33 079 \$, frais de concessionnaire de 399 \$ (applicables chez certains concessionnaires), frais de transport et de préparation et frais de climatisation inclus. L'immatriculation, les assurances, les taxes et les droits sur les pneus sont en sus. Sous réserve des conditions applicables, les offres s'adressent aux particuliers qui achètent un véhicule d'ici le 30 juin 2021 chez un concessionnaire participant de l'Association des concessionnaires Toyota du Québec, où tous les détails peuvent être obtenus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les offres peuvent changer sans préavis.  
† Le modèle hybride permet une plus faible consommation d'essence que le modèle Camry LE 2021 à essence, dont la cote est de 8,5 L/100 km en ville et de 6,1 L/100 km sur la route. Les estimations de consommation de carburant ont été déterminées à l'aide des méthodes d'essai approuvées par le gouvernement du Canada/Transports Canada. La consommation réelle de carburant variera en fonction des habitudes de conduite et d'autres facteurs.  
<sup>MD</sup>Apple CarPlay et Bluetooth sont respectivement des marques déposées d'Apple Inc. et Bluetooth SIG Inc.



## Mot du directeur général

Comme vous le savez, au cours des derniers mois, la transition issue de l'entrée en vigueur de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* aura occupé une place centrale dans les travaux du BTM. D'abord, dans l'application de notre mandat, il était essentiel d'accompagner et d'informer l'industrie vers ce changement majeur. D'autre part, l'entrée en vigueur de la nouvelle loi a notamment entraîné des changements importants pour le BTM. Afin de pouvoir assurer son mandat en toute conformité des exigences de la Loi et de s'harmoniser avec les besoins de la Ville de Montréal, le BTM a entamé un travail de planification, et ce, dans une perspective à long terme.

C'est dans le cadre de cette réflexion, et aux termes d'échanges avec les instances provinciales, comme la SAAQ, que la décision de fermer le Centre de service du BTM à compter du mois de juillet a été prise. Ce choix a été fait dans un contexte où les transactions de l'industrie du transport rémunéré par automobile sont maintenant traitées par des instances provinciales. Dans cette optique, le mandat du Centre de service ne cadrerait plus avec les besoins initiés par la loi.

Je tiens à vous rassurer, ce changement ne compromet en rien les autres activités du BTM qui demeure présent et poursuit notamment son mandat d'encadrement quant à l'application la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Notez d'ailleurs que le BTM continue à répondre à vos différentes requêtes et demeure joignable pour soutenir l'industrie dans sa recherche d'informations. Je vous invite à utiliser nos différents canaux de communications pour interagir avec nous.

Vous constaterez également que les projets stratégiques du BTM, malgré l'année particulièrement bouleversante que nous avons tous vécue, continuent d'évoluer. Parmi ceux-ci, le Registre des taxis, pour la multitude d'opportunités qu'il génère, nous tient à cœur. Vous le savez, l'industrie du taxi constitue sans contredit un segment fondamental de notre « mobilité » montréalaise. La question du taxi peut donc difficilement être traitée de façon isolée. Dans ce numéro, nous nous sommes donc attardés à démystifier le travail réalisé en amont, notamment quant à la collecte et à la valorisation de données qu'il rend possible. Je vous invite à en prendre connaissance et à découvrir comment ces données contribuent à dresser un portrait précis et actuel du rôle du transport rémunéré dans la mobilité et incidemment à favoriser le développement de stratégies innovantes pouvant soutenir l'industrie.

Finalement, avec l'arrivée de la période estivale, s'annonce une reprise graduelle des activités sur le territoire de la métropole. Je vous invite à demeurer prudents et à continuer d'être de fiers ambassadeurs d'un service de transport rémunéré sécuritaire et de qualité. Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter un chaleureux été qui, je l'espère, se révélera actif et dynamique.

Bon été!

**André Poisson**

## Sommaire

- 3 MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL
- 4 MOT DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL
- 6 VÉHICULES ÉLECTRIQUES : PRENDRE LE VIRAGE VERT AVEC UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION
- 10 VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION : UN PROPRIÉTAIRE SATISFAIT
- 12 ROULEZ VERT : OBTENEZ UN RABAIS SUR L'ACHAT D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE NEUF OU D'OCCASION
- 13 REVENU QUÉBEC : MODIFICATIONS RELATIVES AUX MESURES SUR LA FACTURATION OBLIGATOIRE
- 14 REGISTRE DES TAXIS : RAPPELS AUX RÉPARTITEURS - LE PROJET GOF5 - LA PROTECTION DES DONNÉES
- 16 ENTREVUE AVEC CATHERINE MORENCY
- 22 SIX NOUVELLES VOIES OÙ LA CIRCULATION DE CYCLISTES SERA PERMISE
- 24 PORTRAIT DE L'INDUSTRIE : FRANCINE MORIN, UNE CHAUFFEUSE QUI N'A PAS FROID AUX YEUX
- 26 PRÉPAREZ-VOUS POUR LA RELANCE À MONTRÉAL!
- 27 UITP : SYLVAIN TOUSIGNANT EST ÉLU AU POSTE DE VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ TAXI AND RIDE-HAILING
- 28 FERMETURE DU CENTRE DE SERVICE DU BTM
- 31 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
- 33 ENTRAVES ET CHANTIERS ROUTIERS

Éditeur: André Poisson

Responsables de la production:  
Marianne Bourque

Rédaction: Marianne Bourque

Graphisme: Nicole Lafond

Photo de couverture: Ladislav Kadyszewski

Révision linguistique:  
Traductions méMOTS inc.

Publicité: Amine Smaoui

Impression: Transcontinental

*Taxi Le Journal* est publié par le Bureau  
du taxi de Montréal

4949, rue Molson

Montréal (Québec) H1Y 3H6

Tél.: 514 280-6600

Télééc.: 514 280-6596

Courriel: [bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca](mailto:bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca)

Site Web: [www.mtltaxi.com](http://www.mtltaxi.com)

*Taxi Le Journal* est imprimé à  
10 000 exemplaires quatre fois l'an et  
publiposté gratuitement aux membres  
de l'industrie du taxi de Montréal et  
à ses partenaires.

ISSN 1480-6193



## Mot de la présidente du conseil

Le printemps 2021 se sera déroulé à la fois sous le signe des effets de la troisième vague de la COVID-19 de même que sous celui des espoirs possibles d'une relance à venir. Au cours des derniers mois, l'industrie du taxi a continué de démontrer une résilience, tout en demeurant présente et accessible pour les citoyens et citoyennes dans leurs besoins de mobilité. Transport adapté, déplacements vers les hôpitaux et les centres de vaccination, déplacements essentiels ponctuels de la population: les services de transport par taxi sont, à n'en point douter, une partie prenante de l'offre globale de transport. Je salue donc avant tout le travail de l'industrie qui a été réalisé avec soin afin d'assurer une disponibilité d'un service de transport par taxi sécuritaire pour la population montréalaise.

Heureusement, au moment de vous écrire ces lignes, s'amorce prudemment le déconfinement à Montréal. Notre administration se dédie notamment à la planification de la relance de notre ville. Les taxis joueront un rôle clé pour appuyer les diverses initiatives sur le territoire de la métropole et je vous invite à demeurer à l'affût pour participer à cette relance collective!

Également, puisqu'il est question de véhicules électriques dans ce numéro du *Taxi le Journal*, je me permets de vous rappeler que, dans le cadre de sa stratégie d'électrification, la Ville de Montréal se prépare à déployer une série de nouvelles bornes de recharge électrique sur le territoire. Répondre aux besoins d'électrification, tant des citoyens que des partenaires de la mobilité, notamment de l'industrie du taxi, est actuellement au cœur de nos préoccupations. La Ville espère ainsi faciliter l'atteinte des cibles de son *Plan climat* tout en contribuant, entre autres, à l'augmentation de la flotte de taxis électriques. Je vous invite également à rester à l'affût puisqu'une nouvelle stratégie d'électrification sera d'ailleurs présentée prochainement.

Finalement, comme vous le constaterez, notre administration a poursuivi, en étroite collaboration avec nos différents comités, le développement de projets qui continueront à nous occuper au cours des prochains mois. Nous vous informerons bien sûr de la suite des choses par l'entremise du Journal.

À toutes et à tous, je vous souhaite un bel été et une bonne lecture!

Sophie Mauzerolle

# Passez au taxi électrique

## Sauvez 55\$ par jour

La mission de Louelec est d'accélérer l'électrification des transports en louant à moyen terme des véhicules électriques tout-inclus, aux flottes commerciales, livreurs, chauffeurs et particuliers.

- ✓ Fini l'essence!! Sauvez 45\$
- ✓ Fini l'entretien!! Sauvez 10\$
- ✓ Kilométrage illimité
- ✓ Programme de référence
- ✓ Rabais engagement long-terme
- ✓ Choisissez dôme et répartiteur
- ✓ Aucune obligation
- ✓ Maintenance incluse
- ✓ Pneus et entreposage inclus
- ✓ Données GPS complètes
- ✓ Certification SAAQ incluse
- ✓ Formation conduite responsable



### Hyundai Kona EV

Autonomie 400km

A partir de: 349\$\*

### Tesla Model 3

500km

549\$\*



**LOUELEC.ca**

[www.louelec.ca](http://www.louelec.ca)  
[info@louelec.ca](mailto:info@louelec.ca)

(438) 940-4909

*\*assurance non incluse  
prix par semaine*

# Véhicules électriques

## PRENDRE LE VIRAGE VERT AVEC UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

Depuis quelques années, on parle de plus en plus de véhicules électriques. Si les voitures à essence sont encore plus nombreuses, les véhicules électriques gagnent rapidement en popularité pour les nombreux avantages qu'ils offrent et grâce à la plus grande variété de modèles qui s'est développée au cours des dernières années. Si vous pensez à changer de véhicule et envisagez un modèle électrique, sachez que choisir un véhicule électrique d'occasion peut être une option très intéressante.



### Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ)

L'AVÉQ participe à la cause de l'électrification des transports au Québec depuis sa fondation en 2013. Devenue une référence incontournable en matière de véhicules électriques, son site Web est une véritable encyclopédie sur le sujet.

Pour une information neutre et objective, consultez les guides en ligne. Chaque année un guide des véhicules électriques est produit afin de vous orienter dans le choix de votre véhicule. Une panoplie d'informations ainsi que des tableaux comparatifs vous sont présentés afin de vous informer sur les différentes options disponibles, tant au niveau des véhicules neufs que d'occasion. Nous vous invitons à le consulter sur le site de l'AVÉQ dans la section [Guides](#).

[www.aveq.ca](http://www.aveq.ca)

Utilisez le service de [Jumelage](#) AVÉQ pour discuter avec des propriétaires bénévoles!

### Pourquoi opter pour un véhicule électrique d'occasion ?

Se tourner vers un véhicule d'occasion présente plusieurs avantages, dont<sup>1</sup>:

- coût d'acquisition réduit;
- choix de modèles ayant fait leurs preuves;
- fiabilité égale ou supérieure aux voitures à essence;
- disponible immédiatement;
- garantie sur les composants électriques souvent encore valide;
- certains modèles entièrement électriques admissibles à une subvention;
- empreinte écologique inférieure par rapport au véhicule neuf.

1. AVÉQ, *Choisir un véhicule rechargeable*, Guide 2021

### LE SAVIEZ-VOUS ?

- Selon une étude menée par le magazine américain *Consumer Reports* en 2017, les véhicules électriques seraient plus fiables que ceux qui sont équipés d'un moteur à combustion. Leur conception plus simple et l'absence de systèmes d'alimentation en essence, de refroidissement et d'usure des pièces font en sorte qu'ils font moins l'objet de réparations fréquentes.



©TAXELCO

**Afin de vous guider dans ce choix, nous nous sommes entretenus avec M. Simon-Pierre Rioux, président de l'Association des Véhicules Électriques du Québec (AVÉQ) qui nous a offert quelques précieux conseils sur le sujet.**

## 1. Bien choisir un véhicule électrique adapté au transport rémunéré de personnes par automobile

D'entrée de jeu, M. Rioux nous précise l'importance de bien magasiner son véhicule afin qu'il soit adapté aux exigences du transport rémunéré de personnes par automobile.

«Lorsque vient le temps de choisir un véhicule, il sera important de tenir compte de deux critères essentiels. Notamment, il faut viser des véhicules offrant une longue autonomie au niveau de la batterie. Compte tenu du climat à Montréal, il est prudent de viser une autonomie avoisinant les 300 km d'autonomie», mentionne-t-il. «De plus, je recommanderais de choisir des véhicules qui sont produits en grande quantité puisque cela facilite l'approvisionnement et le changement de pièces. Cela évitera que le propriétaire ne puisse pas travailler parce qu'il est en attente d'une pièce plus rare et donc plus difficile à obtenir.»

## 2. Ce qu'il faut savoir sur la batterie

La batterie est le critère de base lorsqu'il est question de choisir un véhicule électrique d'occasion.

À ce propos, on peut vérifier l'autonomie affichée sur le compteur, mais il faut savoir que son affichage va dépendre de plusieurs facteurs: la mauvaise conduite, la température, etc. «Ainsi, si le niveau est bas, ce n'est pas nécessairement la batterie qui est usée, mais plutôt que les dernières conditions de conduite ont influencé l'affichage sur le compteur de la batterie. Le compteur s'ajustera avec un retour de la conduite dite «normale».

C'est pourquoi il faut absolument demander l'état de santé de la batterie au concessionnaire. L'inspection de la batterie doit être faite et demeure un indicateur précieux lors de l'examen de l'historique du véhicule électrique d'occasion», nous indique M. Rioux. Pour son inspection complète, quelques critères devraient être évalués, notamment:

- autonomie;
- temps de recharge complète;
- type de bornes de recharge utilisables;
- état général;
- possibilité de la changer facilement ou non.

À long terme, la batterie va perdre de son autonomie. Toutefois, une batterie a une garantie allant de huit à dix ans. «On calcule que la batterie doit cumuler plus de 500 000 km pour diminuer à 70 % de son autonomie initiale. Dans ces cas-là, il est tout à fait possible de réuser une batterie. Certains garages vont modifier des modules de la batterie», précise le président de l'AVÉQ.

Il y a un mythe que l'on entend parfois, voulant que la batterie n'est pas bonne l'hiver. «C'est faux, souligne Simon-Pierre Rioux. Évidemment, comme une voiture à essence, il est normal que dans des températures très froides, la consommation du véhicule sera plus grande. Toutefois, il faut descendre à environ -25°C en hiver (sans le facteur éolien) pour amputer de 40 % de l'autonomie de la batterie. Les journées d'hiver où on descend à une telle température sont, somme toute, assez rares!»

En contrepartie, il ajoute: «Il s'agit tout de même d'un élément que les propriétaires de taxi doivent considérer lorsqu'ils choisissent un véhicule qui pourrait rouler 24 h par jour avec différents chauffeurs. C'est d'ailleurs pourquoi il est important de toujours considérer des véhicules ayant une autonomie plus grande (plus de 300 km) au Québec pour faire du taxi.»

### 3. Trouver une borne de recharge

Les chauffeurs de véhicules électriques peuvent bénéficier de bornes de recharge publiques, dont des bornes de recharge rapide dispersées sur le territoire urbain. Une recharge rapide prend environ 30 minutes (à 400 volts). L'ensemble des bornes de recharge sont cartographiées sur le site [lecircuitelectrique.com](http://lecircuitelectrique.com). Cela vous permet de trouver rapidement, et en tout temps, la borne la plus près de votre position.

### 4. L'électrification du territoire

On compte près de 1 000 bornes de niveau 2, sans compter les bornes de recharge rapide, dans les différents arrondissements de la métropole. Les élus visent à poursuivre la stratégie d'électrification de la Ville, qui prévoit d'installer 200 bornes par année pour un total de 1 000 nouvelles installations d'ici la fin de l'année 2025. De plus, la Ville de Montréal annoncera dans les prochaines semaines sa nouvelle stratégie d'électrification des transports qui mettra sur une diversité de moyens et de partenaires pour accélérer la transition.

Au Québec, on dénombre plus de 6 000 bornes de recharge publiques (plus de 430 bornes rapides et 162 Superchargeurs Tesla.) Les bornes sont situées dans une variété d'endroits, entre autres, près de commerces et services.

## 5. Des avantages majeurs sur le plan financier

«Les véhicules électriques comportent de nombreux avantages sur le plan financier. Un véhicule rechargeable permet de réduire les dépenses sur l'énergie de plus de 75 % et celles liées à l'entretien périodique de 50 % en moyenne, évoque M. Rioux. Par exemple, un véhicule qui roule 30 000 km par année va générer des coûts moyens d'environ 3 000 \$ en essence, alors que pour un véhicule électrique, les coûts en électricité vont avoisiner les 450 \$.»

«De plus, même si on choisit un modèle à essence qui consomme peu, comme la Prius, le véhicule électrique demeure très avantageux, car il faut aussi penser qu'avec un véhicule électrique on élimine bien des coûts d'entretien. Par exemple, une batterie n'a pas besoin d'entretien, le moteur est bon pour 1 million de km, il n'y a pas de changement d'huile, l'usure des freins est beaucoup plus lente, etc., ajoute-t-il. Essentiellement, il n'y a que la suspension, qu'il faudra entretenir comme un véhicule à essence.»

## 6. Assurer un véhicule électrique

Il est toujours important de magasiner son assureur mais particulièrement pour une voiture électrique. «On remarque une plus grande variation au niveau des tarifs offerts par les compagnies d'assurance pour les véhicules électriques. Sachez toutefois qu'il y a souvent un pourcentage de rabais offert pour ce type de véhicule. C'est aussi un élément à considérer!», mentionne Simon-Pierre Rioux.

## 7. Quelques suggestions de modèles disponibles

Compte tenu des critères énumérés, M. Rioux fait quelques suggestions de véhicules. «Des modèles comme la Chevrolet Bolt EV 2017 (380 km d'autonomie), la Tesla Model 3 2019 (362 km d'autonomie), également les Chevrolet Volt 2017, sont des modèles produits en plus grande quantité qui offrent une bonne autonomie. La BYD est également un modèle intéressant, assez réputé qui offre beaucoup d'espace et un très bon niveau d'autonomie (400 km).»

Autrement, M. Rioux émet certaines réserves quant à quelques modèles: «La Nissan Leaf avec la batterie de 40 kWh a une très bonne réputation, par contre avec ses 250 km d'autonomie, c'est un modèle adapté pour des climats plus doux. À Montréal, ça peut devenir plus difficile en hiver, particulièrement pour un véhicule qui ne peut pas se permettre d'arrêter trop longtemps comme le taxi.

Également, la Tesla modèle S est un véhicule de grande qualité, mais comme elle a été produite en plus petite quantité, il peut être difficile de se procurer des pièces de rechange, ce qui n'est pas idéal pour un taxi qui pourrait perdre plusieurs journées de travail.»

## 8. Points de vente de véhicules électriques d'occasion

Il existe de nombreux points de vente de véhicules électriques d'occasion et ce marché risque de continuer son expansion. Dans la grande région métropolitaine, l'AVÉQ recommande, entre autres:

- MONTRÉAL AUTO PRIX, division électrique  
www.mtlautoprix.com  
5600, Métropolitain Est, Saint-Léonard, Montréal
- RACINE CHEVROLET  
www.racineauto.ca  
1080, rue Douglas, Saint-Jean-sur-Richelieu
- BOURGEOIS CHEVROLET  
www.bourgeoischevrolet.com  
3502, rue Queen, Rawdon

## EN RÉSUMÉ - LES AVANTAGES FINANCIERS

### COÛTS DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

- Coût d'acquisition réduit par rapport au véhicule électrique neuf
- Rabais gouvernemental jusqu'à 4 000 \$
- Rabais gouvernemental jusqu'à 600 \$ sur la borne de recharge

### DÉPENSES LIÉES À L'ÉNERGIE

- Économie de plus de 75 % en moyenne vs un véhicule à essence

### DÉPENSES LIÉES À L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

- Économie de 50 % en moyenne vs un véhicule à essence

### DÉPENSES LIÉES À L'ASSURANCE

- Rabais moyen de 20 % offert par les assureurs sur les véhicules électriques

**OFFRE EXCLUSIVE!**

# ASSURANCE TAXI

UNE ASSURANCE  
POUR COUVRIR  
VOS DETTES

SEULEMENT

**21\$** PAR MOIS

**CONTACTEZ-NOUS!**

514 522-2661 • 1 888 522-2661

\* Véhicule de remplacement, frais d'immatriculation, permis de conduire et frais professionnels et comptables.

\*\* Recevez un paiement mensuel allant jusqu'à 1000\$ pendant une période maximale de 12 mois.

# BURROWES

## COURTIERS D'ASSURANCES

### EN CAS D'ACCIDENT



ASSURANCE  
INVALIDITÉ



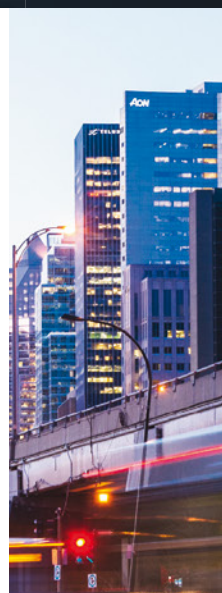
VOS DETTES  
D'ENTREPRISE  
SONT COUVERTES\*



RECEVEZ  
JUSQU'À  
1000\$/MOIS\*\*



Assurances



# Véhicule électrique d'occasion

## UN PROPRIÉTAIRE SATISFAIT

**Dans le cadre de nos recherches, nous nous sommes entretenus avec un chauffeur de taxi, Michel Sénécal, qui a récemment fait l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion. Il a généreusement accepté de nous partager son expérience et ses impressions relativement à son achat.**

M. Sénécal parcourt de 200 à 450 km par jour et ses journées de travail durent de 10 à 12 heures. Il a choisi un Chevrolet Bolt 2017 chez Ste-Marie Automobiles à Saint-Rémi.

### **Pourquoi avoir choisi un véhicule électrique ?**

J'avais déjà un véhicule hybride et j'avais déjà envisagé l'intérêt d'avoir un véhicule électrique qui m'offrirait plusieurs avantages. D'abord, ça me donnait l'occasion de m'associer avec Téo Taxi, ce qui me semble un aspect très positif et une entreprise qui m'inspire confiance, particulièrement dans le contexte. Avec la pandémie, j'essaie de mettre tous les bons outils en ma possession.

Également d'un point de vue financier, il y avait des économies intéressantes à faire. En moyenne, j'évalue qu'il y a un coût de 5 \$ par jour d'électricité avec le véhicule électrique alors qu'il m'en coûtait de 20 à 25 \$ d'essence par jour avec mon véhicule hybride. Je réalise donc une économie d'environ 75 % si je compare à mon ancien modèle hybride.

### **Pourquoi avoir choisi un modèle d'occasion ?**

Là aussi, l'aspect financier est important. Comme la retraite s'en vient, je ne voulais pas avoir des paiements à faire à long terme sur un véhicule. Je me suis renseigné et il y avait plusieurs choix intéressants disponibles pour les véhicules électriques d'occasion. Je me suis finalement fixé sur un Chevrolet Bolt 2017. C'était un véhicule d'occasion, mais avec seulement 7 000 km au compteur et une excellente autonomie qui convient aux horaires d'un chauffeur!

Finalement, j'ai aussi eu droit à la subvention gouvernementale de 4 000 \$ pour le véhicule ainsi que celle de 600 \$ pour une borne de recharge à la maison, ce qui fait une bonne différence sur le prix.

### **Pouvez-vous me parler du processus pour recevoir la subvention ?**

Le processus est assez simple et tout a été réglé directement avec le concessionnaire. J'ai rempli la documentation lors de l'achat pour recevoir la subvention et j'ai reçu un remboursement quelques semaines plus tard.

### **À quelle fréquence devez-vous recharger la batterie ?**

Je recharge mon véhicule une fois par jour, directement à la maison avec la borne que j'ai fait installer. C'est suffisant normalement pour la journée de travail. Autrement, il m'est arrivé d'utiliser les bornes de recharge publiques. C'est utile, mais il faut compter environ 1 h à 1 h 30 de recharge sur une borne standard. C'est sûr que c'est plus pratique donc d'avoir également accès à la maison, surtout qu'il n'y a pas énormément de bornes de recharge rapide sur le territoire.

De plus, dans les conditions hivernales, c'est certain que d'avoir accès à une recharge à domicile en tout temps, ce peut être un avantage étant donné que je peux perdre de jusqu'à 30-40 % d'autonomie dans les journées bien froides.

### **Y a-t-il d'autres étapes que les chauffeurs devraient savoir ?**

Pas vraiment, à l'exception que j'ai dû faire faire une vérification mécanique auprès de la SAAQ étant donné que le véhicule avait plus de 4 ans. Ce fut une procédure assez simple.

### **Recommandez-vous l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion ?**

Absolument! Tout a très bien été et je suis très satisfait!

.....



Lors de l'acquisition de son véhicule, Michel Sénécal a aussi décidé d'adopter l'image de marque pour son nouveau véhicule électrique. Puisque son véhicule répondait aux critères d'admissibilité, il a pu bénéficier d'une aide financière lui remboursant une partie de sa dépense pour l'adoption de l'image. Un investissement gagnant !

**Faites, vous aussi, une demande d'aide financière :  
votre image de marque, un investissement qui rapporte !**

Vous venez de remplacer votre taxi ou vous prévoyez le faire prochainement ? C'est le moment pour adopter la nouvelle image de marque des taxis de Montréal. L'image de marque *Bonjour* demeure une signature visuelle distinctive de l'industrie du taxi à Montréal et contribue au rayonnement des services de transport par taxi.

Que ce soit pour arborer un aspect moderne et accueillant, développer de nouveaux marchés ou devenir une icône de la Ville de Montréal, l'image de marque contribue au renouveau de l'industrie du taxi à Montréal.

# Roulez vert

## RABAIS SUR L'ACHAT D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

**Bonne nouvelle! Le programme du Gouvernement du Québec, Roulez vert, se poursuit. Ce programme encourage l'acquisition de véhicules électriques et l'installation de bornes de recharge.**

Le Gouvernement du Québec offre un rabais à l'achat aux particuliers, aux entreprises, aux organismes et aux municipalités du Québec qui souhaitent faire l'acquisition de véhicules entièrement électriques d'occasion. Ce rabais peut atteindre 4 000 \$. Le gouvernement propose également de l'aide financière pour l'acquisition, la location et l'installation de bornes de recharge en milieu de travail.



### Conditions relatives au véhicule

Pour que le véhicule d'occasion soit admissible au rabais et faire partie de la liste des véhicules admissibles diffusée sur ce site Web, il doit respecter les conditions suivantes:

- être acheté auprès d'un concessionnaire d'automobiles ayant un établissement au Québec;
- être immatriculé pour la première fois au Québec (donc en provenance de l'extérieur du Québec) et n'avoir jamais reçu de rabais pour véhicule neuf dans le cadre du programme Roulez vert;
- être immatriculé au nom du demandeur à partir du 1<sup>er</sup> avril 2017;
- être muni d'une batterie ayant une capacité de 4 kWh ou plus;
- être associé à une marque, un modèle et une version du plus récent véhicule neuf équivalent dont le PDSF est inférieur à 60 000 \$ si le véhicule d'occasion est immatriculé à partir du 1<sup>er</sup> avril 2020;
- être âgé de trois ou quatre ans, selon son année-modèle par rapport à l'année civile de sa date d'immatriculation au nom du demandeur;
- être pourvu d'une garantie pour véhicule neuf d'origine honorée au Québec, ce qui inclut les critères applicables à la batterie;
- être inspecté afin d'évaluer la capacité résiduelle de la batterie par rapport à la capacité initiale.

Nous vous invitons à consulter le site Web du Programme:

[vehiculeselectriques.gouv.qc.ca](http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca)

## MODIFICATIONS RELATIVES AUX MESURES SUR LA FACTURATION OBLIGATOIRE

Prenez note que des modifications législatives ont été apportées aux mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes. En effet, l'entrée en vigueur des nouvelles mesures a été reportée au 1<sup>er</sup> novembre 2021.

### NOUVEAUTÉS RELATIVES AU PROGRAMME DE SUBVENTION

La date limite pour engager des dépenses relatives à la mise à jour, à l'acquisition ou à l'installation d'équipements permettant à l'exploitant de se conformer aux mesures sur la facturation obligatoire, et ainsi d'obtenir une subvention correspondant à 100 % des dépenses admissibles, est reportée au 31 octobre 2021.

Pour obtenir la subvention, l'exploitant devra, après l'activation de son SEV, démontrer qu'il l'utilise, c'est-à-dire qu'il produit des factures et qu'il transmet des transactions conformes à Revenu Québec.

La garantie prolongée sur les équipements est acceptée comme dépense admissible.

Le contrat de location du véhicule de taxi conclu entre le propriétaire et l'exploitant qui loue le véhicule est accepté comme dépense admissible. Le contrat doit être détaillé et il doit présenter en détail les nouveaux frais liés à :

- l'utilisation du SEV par l'exploitant;
- l'utilisation d'un forfait de données Internet par l'exploitant.

Les nouveaux frais liés à l'utilisation d'un SEV et à celle d'un forfait permettant d'accéder à un réseau mobile sont admissibles pour une période maximale de 12 mois à compter de la date de la première utilisation du SEV, et ce, jusqu'au 31 octobre 2022.

L'entente avec le fournisseur doit avoir eu lieu entre le 1<sup>er</sup> octobre 2020 et le 31 octobre 2021 inclusivement.



Revenu Québec vous encourage à entamer dès maintenant les démarches afin de vous conformer aux mesures sur la facturation obligatoire.

Des avertissements pourraient être donnés ou des constats d'infraction pourraient être délivrés si aucune démarche, notamment en ce qui concerne l'installation d'un SEV certifié, n'est entreprise à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2021.

Pour tout savoir sur la facturation obligatoire, visitez :

[revenuquebec.ca/  
facturation-obligatoire](https://revenuquebec.ca/facturation-obligatoire)

Pour toute question, contactez le service à la clientèle de Revenu Québec à l'un des numéros suivants :

- 418 652-6014 (région de Québec)
- 514 287-2014 (région de Montréal)
- 1 855 271-0519 (sans frais)

Revenu Québec vous remercie de votre collaboration dans la mise en œuvre des mesures sur la facturation obligatoire dans votre secteur d'activité.

# Registre des taxis

## RAPPELS AUX RÉPARTITEURS

Au cours des derniers mois, plusieurs travaux relatifs au Registre des taxis ont été entrepris par le BTM et la Ville de Montréal afin d'ajuster et de respecter les spécifications de la nouvelle loi et des données à transmettre du Registre. Tel que mentionné en décembre dernier, le personnel des TI de l'opérateur du système est quant à lui responsable de mettre en place les changements et de vérifier que le système informatique demeure bien intégré au Registre des taxis.

### Changements liés aux données à transmettre introduits par la loi

Précisons que concernant les changements liés aux données à transmettre, il est pertinent que les opérateurs utilisent l'environnement d'acceptation pour tester leurs changements avant de prendre la décision d'aller en production. Pour cette étape, le personnel des TI peut consulter le BTM ou non; cependant, il n'a pas besoin de l'approbation du BTM avant d'aller en production.

De plus, il est important d'accéder aux environnements d'acceptation et de production par l'entremise des clés API que vous possédez déjà. Au besoin, le BTM peut vous retransmettre les informations de votre clé API.

Afin d'appuyer le personnel des TI dans cette transition, un Guide d'accompagnement des opérateurs et une mise à jour des documents techniques ont été produits. Ces deux documents se trouvent sur le site Web du Registre des taxis : [www.registretaximontreal.ca/operateur/](http://www.registretaximontreal.ca/operateur/).

À titre de rappel, les modifications devant être complétées vont comme suit :

- remplacement du numéro de permis de chauffeur (anciennement *pocket*) par le numéro de permis de conduire;
- remplacement du numéro de CTQ du propriétaire par le numéro de dossier SAAQ;
- modification des numéros d'immatriculation des plaques T;
- zone desservie remplacée par la nouvelle zone provinciale: inscrire 1000.

Ces changements sont essentiels afin de respecter les nouvelles exigences. Vous devez les compléter rapidement afin d'assurer votre pleine conformité à la loi.

N'oubliez pas de visiter le site Web du Registre :

[www.registretaximontreal.ca](http://www.registretaximontreal.ca)

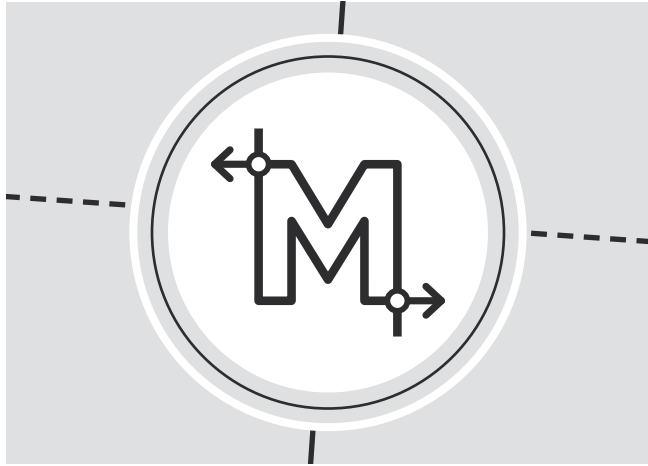
### LE REGISTRE DES TAXIS EST UNE OPPORTUNITÉ EXCEPTIONNELLE POUR L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL :

1. Il augmente la visibilité de l'industrie auprès d'une clientèle intéressée.
2. Il permet son intégration à l'offre globale de services en matière de mobilité urbaine.



### RAPPEL CONCERNANT L'OBLIGATION DE SE CONNECTER AU REGISTRE DES TAXIS :

Conformément à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, tout propriétaire d'une automobile qui était liée à un permis de propriétaire de taxi valide pour les agglomérations A5, A11 et A12, le 9 octobre 2020, doit conserver le dispositif de géolocalisation en temps réel qu'il était tenu d'avoir et doit donc demeurer connecté au Registre des taxis.



## LE PROJET GOFS

### Développer une spécification et une standardisation des véhicules à la demande visibles dans les applications de transport

Dans une perspective d'amener encore plus loin l'usage de la plateforme, le BTM s'est joint à Mobility Data, dans le cadre du programme *General On-Demand Feed Specification (GOFS)*, un projet émergent visant à développer une interface de programmation d'applications.

Réunissant des organisations à l'international, des secteurs public et privé, le projet a pour principal objectif de faire évoluer le positionnement d'une offre des taxis dans l'industrie numérique et de la mobilité, et ce :

- en intégrant les services de taxi, le transport en commun, le *microtransit*, dans des applications de planification de voyages;
- en facilitant les transactions numériques pour les services à la demande dans les applications de planification de voyages;
- en fournissant des lignes directrices sur la façon de capturer ces données en temps réel pour l'analyse historique.

Au sujet du projet, André Poisson a mentionné: «Le BTM est fier et très enthousiaste de participer au groupe de travail du projet GOFS et de collaborer avec des organisations innovantes et engagées à optimiser le positionnement et le développement d'une offre des taxis dans l'industrie numérique et de la mobilité urbaine. Nous avons déjà hâte de vous informer des prochains développements dans ce dossier!»



## LA PROTECTION DES DONNÉES

Soucieux de maintenir des bonnes pratiques, le Bureau du taxi a fait valider la capacité du Registre à se conformer aux dispositions de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* relativement à la protection des données.

Afin de valider officiellement la conformité du Registre, un cabinet d'avocats a produit un rapport d'analyse de la capacité du BTM à se conformer aux articles de la loi et du règlement, incluant un avis d'un expert indépendant confirmant que les outils utilisés pour la protection des données contenues au Registre des taxis sont conformes aux bonnes pratiques de l'industrie.

### Les conclusions du rapport sont très positives

- Le BTM respecte les exigences relatives à la protection des renseignements personnels.
- Le BTM offre un niveau de sécurité suffisant eu égard à l'utilisation qui est faite des données de géolocalisation en temps réel des propriétaires d'automobiles qualifiées.

Les conclusions du rapport ont été transmises au ministère des Transport dans le cadre de sa demande de destinataire, prévue par la Loi.

Entrevue avec Catherine Morency

## LA COLLECTE DE DONNÉES

### “ Comprendre l’industrie du taxi pour contribuer à son déploiement ”

Ambitieux projet d’innovation technologique, le Registre des taxis, cette plateforme qui recueille en temps réel des données sur l’emplacement et la disponibilité des taxis en service, vise à la base à mieux positionner les taxis dans l’offre de transport de la métropole. Très précieuses, les données fournies par le Registre faciliteront la bonne prise de décision en matière de mobilité des personnes et la mise en œuvre de la durabilité en transport.



Le déploiement du Registre des taxis est le résultat des efforts conjugués de plusieurs partenaires, notamment avec la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal qui analyse les données statistiques collectées. C’est cette analyse qui servira ultimement à proposer de nouvelles solutions de mobilité urbaine avantageuses pour les travailleurs, pour leur clientèle ainsi que pour l’environnement.

Pour démystifier le travail réalisé par la Chaire Mobilité et mieux comprendre les opportunités qui se dessinent grâce à cette collaboration, nous nous sommes entretenus avec Catherine Morency, professeure au département des génies civil, géologique et des mines (CGM) et titulaire de la Chaire Mobilité et de la Chaire de recherche du Canada sur la mobilité des personnes.

# “La Chaire Mobilité”

## La Chaire Mobilité travaille sur une panoplie de projets en matière de mobilité.

### Pouvez-vous résumer ses principaux objectifs et ses différentes activités ?

La Chaire Mobilité est financée par cinq grands partenaires institutionnels. À son lancement, nous avons énoncé sept grandes raisons qui devaient être mises de l'avant et qui se résument essentiellement en trois volets principaux. Premièrement, nous voulons former des futures générations d'ingénieurs et de professionnels qui s'intéressent à la question du transport. Polytechnique est la seule université francophone qui offre un programme de recherche en génie des transports. C'est donc un aspect qui nous tient à cœur!

Deuxièmement, nous voulions créer un pôle multidisciplinaire de recherche sur les différents aspects du transport et c'est un succès! Quand j'ai commencé il y avait seulement deux professeurs spécialisés en transport dans le programme de génie civil, maintenant on est rendu cinq! On a donc fait croître le bassin de chercheurs dans le domaine, ce qui est très positif pour optimiser notre compréhension et augmenter l'ampleur des travaux sur le sujet.

Troisièmement, il s'agit pour nous de développer des indicateurs de mobilité durable, d'abord comme outil de monitoring des impacts des projets et plans de transport, puis comme instrument d'anticipation de ces impacts. Nos travaux visent entre autres à quantifier le niveau de durabilité des décisions en transport pour avoir une perspective plus large et objective de la mobilité durable.

### Pouvez-vous nous donner des exemples de projets ou d'activités qui sont réalisés ?

Dans le cadre de nos différents projets de recherches, on veut développer des outils pour modéliser les comportements de mobilité des personnes et évaluer les impacts individuels et collectifs de certaines décisions en transport. On formule donc des scénarios. J'ai un étudiant qui travaille sur un projet qui vise à comprendre les facteurs associés au niveau de possession d'automobiles pour mieux comprendre le phénomène de dépendance à l'automobile. En comprenant mieux les facteurs qui expliquent l'achat d'un véhicule, on est ensuite en mesure d'émettre des recommandations adaptées à des objectifs de mobilité durable, par exemple, diminuer la possession et l'usage de véhicules privés.

Un autre exemple, actuellement, on s'intéresse au partage de la rue. On analyse donc des statistiques: pourcentage de l'espace alloué aux piétons, pourcentage de l'espace utilisé par des abribus, des postes d'attente, etc. En fonction des objectifs de la Ville en matière de mobilité, on peut valider si l'espace réparti est aligné aux objectifs. Nous pouvons aussi émettre des recommandations, notamment à la Ville de Montréal, selon nos analyses.

Bref, ultimement notre travail sert à clarifier les enjeux (en les quantifiant) et on contribue à la prise de décisions (en fournissant des outils, en donnant des indicateurs objectifs, des recommandations sur les impacts), toujours autour de la durabilité des transports dans une perspective systémique (qui tient compte de tous les impacts: économie, santé, environnement, usage, etc.)

### Vous avez mentionné qu'il y a un bassin plus large de professeurs et de chercheurs en transport. Comment expliquer cet intérêt plus grand ?

Cela fait quand même plusieurs années que le transport est au cœur des intérêts des organisations, des instances décisionnelles et des citoyens. Par contre, les préoccupations grandissantes concernant les changements climatiques, conjuguées aux questions de l'impact des transports sur l'environnement, ont, entre autres, amené un intérêt et une sensibilisation quant à l'impact des transports.

Un autre aspect intéressant, ce sont toutes les données qui sont générées dans le transport. Les systèmes de validation, les données GPS, au fond tous ces systèmes font croître les bases de données. Ensuite, le défi comme chercheur, c'est le traitement de ces différentes données! D'abord, les données existent, mais on n'a pas accès à tout. Les possibilités sont là, mais l'accès aux données est une question complexe qui continuera à nous occuper dans les prochaines années. Il faut également développer des modèles pour standardiser et se préoccuper de l'utilisation qu'on fera de ces données.

Ces aspects créent une ébullition autour de la question du transport dont les opportunités sont grandes, tant pour les chercheurs, les organisations que les personnes. ■

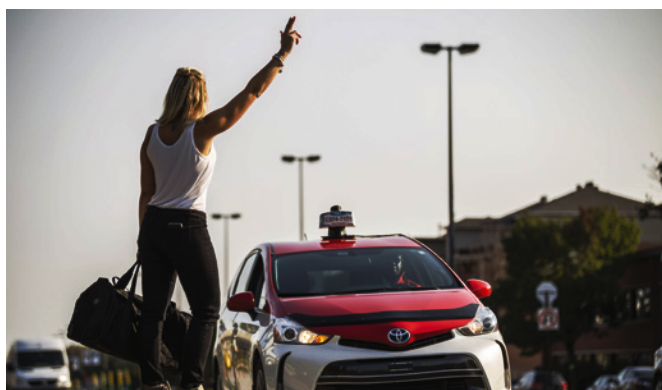
# “ Le projet du Registre des taxis ”

## Pouvez-vous nous expliquer d'où vient l'idée de valoriser les données du Registre des taxis ?

Tout a commencé il y a quelques années quand j'ai reçu un appel d'une compagnie de taxi qui voulait savoir si les données de 1 000 taxis pouvaient nous intéresser pour nos travaux. Nous avions très peu de données sur les taxis, alors bien sûr que j'ai dit oui! Initialement, ces 1 000 taxis ont, entre autres, servi pour analyser la congestion routière. Ces taxis nous donnaient des données de vitesse qui permettaient d'avoir un portrait assez large de l'état de la circulation sur le territoire. Comme les taxis sont partout, ce sont en quelque sorte des espions GPS qui permettent de comprendre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau. Je précise d'ailleurs que, dès lors, les données étaient anonymisées.

J'ai ensuite demandé si je pouvais utiliser les données pour pousser plus loin l'analyse, mais plus spécifiquement sur l'industrie du taxi à Montréal (par exemple, compiler et analyser le nombre de kilomètres parcourus par jour, le kilométrage fait avec clients, le nombre de courses par jour, etc.). Un étudiant en a fait son stage sur le sujet et a produit un article qui a été publié. Suite à la parution, le Bureau du taxi nous a approchés et nous avons discuté avec Revenu Québec: nous étions très enthousiastes des possibilités. On a donc développé des procédures pour extraire les données de taxi en toute conformité des règles de confidentialité.

En collaboration avec le Bureau du taxi, Revenu Québec et quelques entreprises de taxi, on a fait un premier projet avec les données qui nous ont été fournies et on leur a proposé plusieurs indicateurs qu'on pouvait estimer avec les données GPS. Ces données venaient de différents systèmes; juste de standardiser les données pour les analyser et comprendre les mouvements de véhicules ce fut un beau défi!



Est arrivé suite à cela, le Registre des taxis. Quelle chance! Ce projet donnait accès à des données standardisées pour la totalité des taxis en opération, donc des possibilités énormes en termes de recherche et de compréhension de l'industrie! Ce projet a permis de concevoir une plateforme dans laquelle on valorise les données pour estimer des indicateurs clés sur l'utilisation du taxi. Ces données alimentent également une autre plateforme faisant le suivi de la congestion sur le réseau routier.

Cet outil réseau a donc deux grandes fonctions à la base: comprendre l'offre et la demande de l'industrie du taxi et suivre l'état et l'évolution des conditions de circulation et du niveau de congestion sur le réseau, ce qui n'est pas rien!

## Quels sont les objectifs et les opportunités quant à l'analyse de données du Registre ?

Le mode taxi est un mode très particulier, il occupe une niche unique sur le marché. Entre autres, il y a des moments dans la journée, où il est l'un des seuls si ce n'est pas le seul mode disponible, d'où le fait, entre autres, qu'il soit essentiel. Son utilisation est moins régulière que d'autres modes et est influencée par une panoplie de facteurs de circonstance (contrairement à l'auto solo ou au transport collectif par exemple). **Les données que nous récoltons nous permettent donc de mieux cerner son rôle dans la mobilité, son utilisation et les comportements des usagers.**

Cette compréhension de l'industrie est fondamentale, car si on ne la comprend pas, c'est difficile de contribuer à son déploiement. Par exemple, le fait de pouvoir prendre les données du Registre et de les traduire en déplacements, cela donne un portrait de l'activité des taxis de même que du contexte dans lequel les taxis sont le plus utilisés. On peut vérifier notamment, quelles étaient les autres options de déplacement aux mêmes heures. **Cela donne un vaste portrait de l'offre et de la demande en transport par taxi selon les variables liées au contexte. C'est important de comprendre quand le taxi est utilisé et pourquoi et par exemple de déterminer lorsqu'on doit le prioriser, lui donner de l'espace, etc.**

Il faut rappeler aussi que les espaces publics sont extrêmement sollicités et l'allocation des espaces devrait être déterminée selon des analyses de données. Ainsi, on pourra ajouter, par exemple, un poste d'attente, une borne de recharge, selon les conclusions tirées des recherches et des besoins identifiés.



Finalement, le Registre permet aussi de comprendre les différents modes de transport et d'obtenir un portrait de la circulation routière et de la congestion, ce qui ultimement pourra servir à la Ville dans ses décisions sur l'aménagement du territoire.

### Considérant que le taxi est souvent un mode utilisé de manière impromptue ou ponctuelle, est-ce possible d'avoir un portrait de l'offre et la demande de taxi ?

Il est vrai que le taxi est sensible aux impondérables dans l'actualité et les usagers vont utiliser le service de manière ponctuelle. Dans le cadre de nos travaux, on peut tout de même développer des modèles de prévision de la demande. Certains éléments sont connus et plus simples à évaluer, par exemple une panne de métro ou un match de hockey. Cela dit, les modes plus irréguliers comme le taxi sont donc plus difficiles à comprendre et à planifier. Il faut se rappeler toutefois que s'ils ne sont pas là, des déplacements ne se font pas !

Ainsi, on essaie d'évaluer la demande potentielle. C'est-à-dire que l'on va travailler à déterminer les variables qui vont influencer l'offre et la demande du taxi. C'est encore une grosse question de planifier l'offre car il y a énormément de variables qui vont influencer la mobilité des usagers et leur choix de mode de transport. L'analyse est complexe et se fait sur le long terme, d'où l'importance pour tous de continuer ce travail d'analyse.

### Au sujet du Registre des taxis, quels sont les bénéfices pour les chauffeurs ?

L'information obtenue en faisant le suivi en temps réel est extrêmement riche pour la gestion stratégique. Si on veut bien considérer l'industrie du taxi, on doit comprendre ses modes de fonctionnement. **Le fait d'avoir un bon modèle de la demande permettra à l'administration de faire des choix éclairés sur la localisation, en particulier, des espaces pour taxis.** Dans l'analyse, on va valider la demande, mais aussi faire des liens sur les « pointes » d'utilisation. Par exemple, on peut faire des liens entre l'utilisation du taxi et les espaces de travail, les restaurants à proximité et surtout de quelle ampleur est ce lien de causalité.

On remarque aussi qu'il y a de plus en plus une haute variabilité des habitudes de transport des usagers, même pour des modes plus réguliers. Il y a une plus grande variabilité dans l'offre, donc nécessairement l'usage change. En capturant des données, on peut faire des liens avec la météo, les événements, l'actualité et surtout les impacts et l'ampleur de l'influence de ces impacts (ça affecte de combien, de 10 % ou 50 % par exemple).

De plus, le taxi c'est un mode de transport souvent complémentaire. Plus il sera facile pour la clientèle de trouver un taxi, plus on sera porté à l'utiliser, ce à quoi peut mener le Registre des taxis.

Bref, tous ces éléments contribuent, ultimement, à mieux planifier l'offre, les espaces et à faciliter le travail des chauffeurs. ■

# “ La mobilité urbaine ”



## Plus spécifiquement, en quoi le transport rémunéré de personnes par automobile peut-il contribuer à la dépendance à l'automobile et à la congestion routière ?

Les autos privées consomment énormément d'espace, tant sur la route que dans les espaces de stationnement, et le taxi fait partie de la solution. **Un accès plus facile au taxi contribue à diminuer la dépendance à l'automobile car l'accès facile au taxi permet, en partie, de s'affranchir de l'automobile. Le taxi doit vraiment être compris comme un élément de la mobilité intégrée (*Mobility as a service* [MaaS]). Il y a nécessairement des déplacements pour lesquels le taxi va être la clé.**

D'ailleurs, le Registre des taxis est fait dans cette perspective, il nous permet déjà de mieux comprendre l'utilisation et de développer des modèles, de schématiser. On a ce qu'il faut pour comprendre le rôle du taxi dans la mobilité et lui donner les infrastructures et les emplacements.

Le Québec veut diminuer l'auto solo, il faut donc s'assurer de mettre en place les mécanismes permettant d'utiliser plus facilement et efficacement l'ensemble des alternatives à l'automobile privée, tant dans l'aménagement des espaces, l'accès à l'information que les stratégies tarifaires. Ainsi, si on a une meilleure compréhension de l'utilisation de la mobilité sur le territoire, on est notamment en mesure d'allouer les espaces stratégiques et adaptés aux besoins des taxis.

## Quels sont les défis et les besoins de demain en matière de mobilité sur le territoire de la métropole ?

La forte dépendance à l'automobile est un grand défi. Bien sûr, comme métropole on subit aussi des externalités, comme les véhicules qui traversent l'île. La planification exige de conjuguer le développement périphérique et les besoins de la Ville de Montréal. De plus, dans une métropole comme Montréal, favoriser les modes de transport et les différentes options (vélo, taxi, transport en commun, etc.) est tout un exercice de planification pour assurer que chaque personne aura des options qui répondent à ses besoins tout en réduisant les impacts collectifs.

Notamment, on doit se rappeler les principales fonctions de la rue. C'est-à-dire qu'elle est à la fois un lieu (milieu de vie, destination) et un lien (qui permet de faire passer des flux). La fonction lien est souvent davantage mise de l'avant. De plus en plus, on s'intéresse à la fonction de lieu et à l'importance d'inclure l'aspect environnement (verdissement) dans sa conception.

D'ailleurs, dans les prochaines années, la gestion des espaces urbains représentera un défi de planification. Par exemple, on parle de plus en plus de l'ajout de bornes de recharge électrique sur le territoire. Comme ces bornes prennent de l'espace, les administrations municipales ou provinciales doivent faire le choix de modifier l'espace alloué à d'autres infrastructures. Pour bien choisir, les outils que nous développons sont essentiels pour prendre ces décisions si on veut envisager les impacts et bien desservir la population. C'est une question très complexe, mais dont l'impact est grand pour une multitude de parties prenantes.

## Comment les données du Registre peuvent aider à identifier des tendances en matière de mobilité ?

Évidemment, on ne peut pas deviner le futur ! Mais dans le cadre de nos travaux, on met en relation des données avec des variables et avec cela on fait différents scénarios avec des variations. Les données du Registre contribuent à donner du matériel pour effectuer des scénarios en jouant sur les facteurs qui peuvent expliquer la demande de transport en les faisant varier et voir ce que ça donnerait sur la mobilité. De notre côté, on va aussi discuter avec les partenaires pour nous aider à créer des scénarios les plus réalistes possible.

Cela nous permet de créer des modèles où on essaie de calculer l'effet dans une certaine situation. Par exemple, l'âge influence les habitudes de transport (le cycle de vie, la période où on est né, ce sont des éléments qui influencent les activités et les comportements). Bref, on isole des variables qui nous permettent d'évaluer et mesurer une situation.

Partant de ces modèles, on peut aussi « rejouer » des journées de services en se questionnant sur ce qu'on aurait pu faire pour améliorer les façons de faire et optimiser la mobilité à long terme.

## Est-ce possible d'identifier des tendances en matière de mobilité à Montréal pour l'après COVID-19 ?

Je crois que quand la vie va reprendre, dû à sa nature particulière, le taxi devrait possiblement reprendre plus rapidement que d'autres modes de transport. Par exemple, le transport collectif risque de continuer à être impacté en raison des changements structurels, comme le télétravail qui risque de se poursuivre et de réduire la fréquence des déplacements pendulaires.

Le taxi, puisqu'il est souvent axé sur les sorties, sur les déplacements spontanés, est un mode qui a des chances d'être plus propice dans le cadre de la relance. Le marché propre à chaque mode peut nous aider à se préparer. ■

### ■ QUI EST CATHERINE MORENCY ?

Catherine Morency est ingénieure civile et professeure titulaire au Département des génies civil, géologique et des mines de Polytechnique Montréal. Elle est titulaire de la Chaire Mobilité qui s'intéresse à la mise en œuvre de la durabilité en transport ainsi que de la Chaire de recherche du Canada sur la mobilité des personnes.

### ■ LA CHAIRE DE MOBILITÉ POLYTECHNIQUE

Dirigée par la Pre Catherine Morency, la Chaire Mobilité se veut un lieu privilégié de recherche, d'expérimentation et de développement méthodologique pour soutenir l'évaluation des contributions des projets, politiques et plans de transport au développement durable. La professeure Morency collabore fréquemment avec d'autres professeurs de Polytechnique Montréal actifs dans le domaine de la mobilité et des transports. La Chaire est soutenue par de grands partenaires institutionnels dont les professionnels travaillent en étroite collaboration avec les chercheurs de la Chaire. Ces partenaires sont : la Ville de Montréal, la Société de transport de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain, le réseau de transport métropolitain (EXO), le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.

### ■ LA CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES

La Chaire de recherche du Canada sur la mobilité des personnes (2016-2021) est financée par le programme des Chaires de recherche du Canada et s'intéresse aux interactions entre les différents modes de transport. Visitez son site Web : [www.polymtl.ca/mobilite/propos](http://www.polymtl.ca/mobilite/propos).



# GÉNÉRAL TAXIMÈTRE

[WWW.TAXIMETRE.CA](http://WWW.TAXIMETRE.CA) / [INFO@TAXIMETRE.CA](mailto:INFO@TAXIMETRE.CA)

1258, Laurier Est, Montréal (Québec) H2J 1H1

514 523-2681 / SANS FRAIS : 1 888 523-2681 / FAX : 514 523-0113

## Voies réservées

# SIX NOUVELLES VOIES OÙ LA CIRCULATION DE CYCLISTES SERA PERMISE

La Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), autorisera la présence de cyclistes sur certaines voies réservées de l'île de Montréal. Ces voies réservées, qui ne seront pas considérées comme des voies cyclables mais bien comme des axes accessibles aux cyclistes, ont été déterminées en fonction de différents critères, dont une largeur minimale de 3,5 m et un passage maximal de 20 autobus à l'heure.

Pour les identifier, un pictogramme représentant un vélo sera utilisé sur les panneaux de signalisation. Afin d'assurer la sécurité et le bon fonctionnement des voies réservées où les cyclistes seront autorisés, un monitoring de ces voies sera fait au cours de l'été 2021. Pour une cohabitation sécuritaire, la vigilance et le respect de tous les usagers sont de mise.

### CHACUN DOIT FAIRE PREUVE DE RESPECT ET DE PRUDENCE

- Rappelons que le non-respect des règles du code de la sécurité routière est passible d'amendes et de points d'inaptitude.
- Les cyclistes doivent également s'y conformer en gardant la droite et en demeurant derrière les véhicules.

### LA MANŒUVRE DE DÉPASSEMENT



- Lors du dépassement d'un cycliste, assurez-vous de respecter une distance d'au moins un mètre.
- La manœuvre doit être sécuritaire. Elle doit se faire à basse vitesse lorsque la densité de la circulation, les conditions atmosphériques (pluie, neige, vent) et l'état de la chaussée le permettent.

### LES AXES DÉJÀ EXISTANTS :

IL ÉTAIT DÉJÀ PERMIS AUX CYCLISTES DE CIRCULER SUR CINQ TRONÇONS DE VOIES RÉSERVÉES À MONTRÉAL :

RUE VIAU

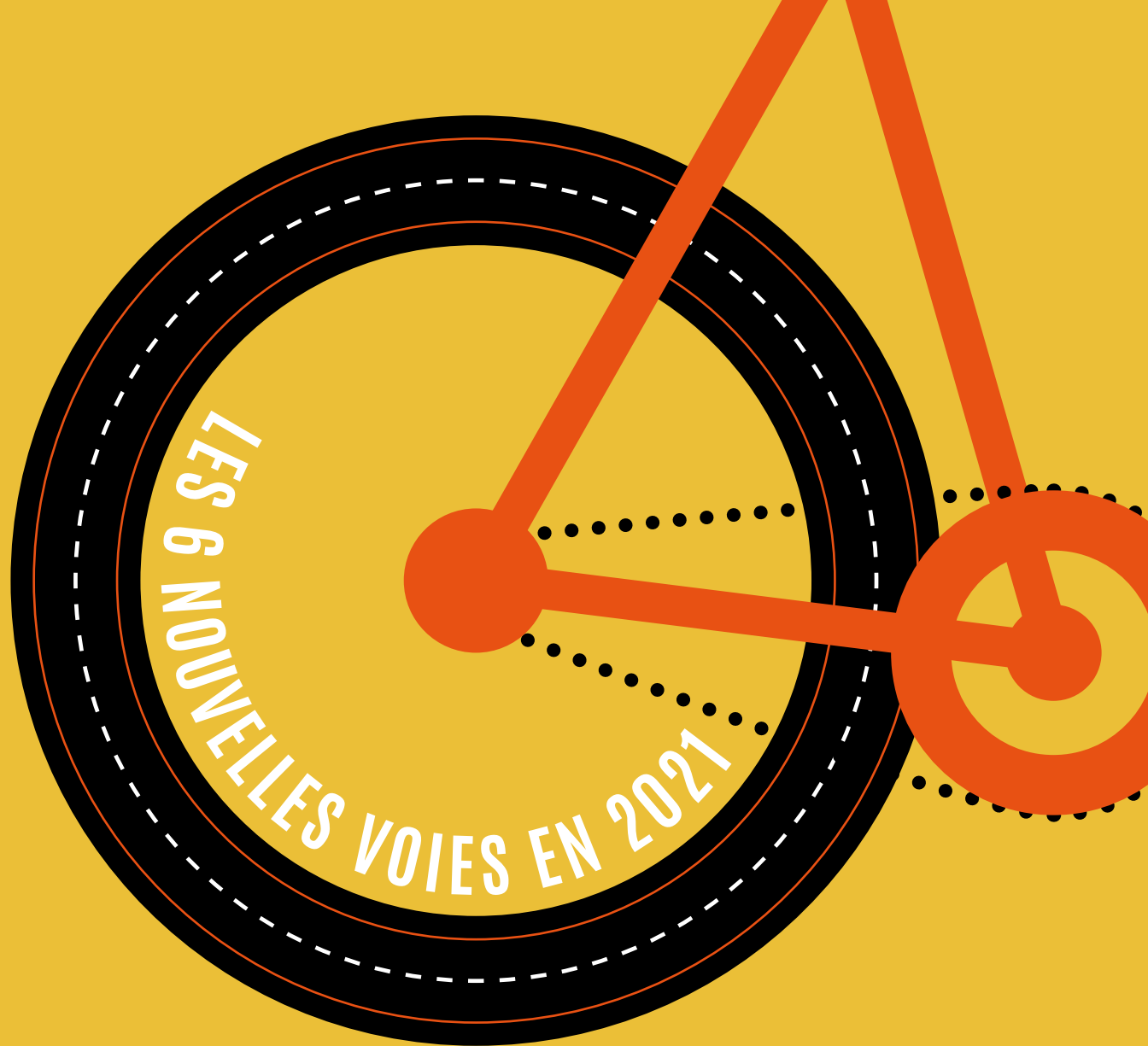
RUE WELLINGTON

BOULEVARD THIMENS

BOULEVARD MAURICE-DUPLESSIS

BOULEVARD LÉGER

CE NOMBRE DE VOIES PARTAGÉES EST APPELÉ À CROÎTRE AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES.



LES NOUVEAUX AXES :	DIRECTION :	DE :	À :
BOUL. DES TRINITAIRES	SUD	BOUL. NEWMAN	BOUL. DE LA VÉRENDRYE
	NORD	BOUL. DE LA VÉRENDRYE	BOUL. LAMONT
BOUL. DE PIERREFONDS	EST	BOUL. DES SOURCES	BOUL. GOUIN OUEST
BOUL. DE LA CÔTE-VERTU	EST	RUE BÉGIN	BOUL. MARCEL-LAURIN
	OUEST	BOUL. MARCEL-LAURIN	RUE BÉGIN
BOUL. GOUIN OUEST	EST	RUE BEAUSÉJOUR	CHEMIN DU GOLF
	EST	BOUL. O'BRIEN	AVENUE DE SAINT-CASTIN
	OUEST	CHEMIN DU GOLF	RUE BEAUSÉJOUR
BOUL. DE L'ACADIE	SUD	RUE VICTOR-DORÉ	RUE LAVIGERIE
	SUD	RUE CAROLINE-BÉIQUE	RUE DE BEAUHARNOIS OUEST
	NORD	RUE LEGENDRE OUEST	PLACE DE L'ACADIE
AVENUE PAPINEAU	SUD	RUE DE LOUVAIN EST	RUE JACQUES-CASAULT
	SUD	RUE JEAN-TALON	RUE SHERBROOKE EST
	NORD	RUE RACHEL EST	RUE JEAN-TALON

## Portrait de l'industrie

# FRANCINE MORIN, UNE CHAUFFEUSE QUI N'A PAS FROID AUX YEUX

Il y a maintenant 40 ans, Francine Morin prenait le volant d'un véhicule de taxi pour la première fois. « Tout ça est arrivé un peu par hasard » nous raconte madame Morin. « Avant de me lancer dans le taxi, je travaillais de nuit dans un restaurant. Chaque fois que je terminais le travail, j'allais me promener en voiture dans les rues de Montréal. J'ai toujours tellement aimé conduire, j'aime faire de la route. Pour moi, c'était ma façon de relaxer, de me détendre. »



### Un virage vers l'industrie du taxi

Mais qu'est-ce qui a poussé Francine Morin à faire ce saut dans le métier? « C'est drôle comme histoire. J'avais un client, un chauffeur de taxi qui a fini par me demander où je m'en allais comme cela chaque fois en voiture. Quand je lui ai dit que je me promenais simplement, que j'aimais la vie du centre-ville, que ça bouge, il s'est exclamé et m'a demandé pourquoi je ne devenais pas chauffeuse de taxi! » À cela, le premier réflexe de Francine Morin a été de se dire qu'elle ne pourrait pas, qu'elle ne connaissait pas assez bien les rues... Mais le chauffeur de taxi a insisté et s'est mis à la questionner sur la localisation de certaines destinations populaires, entre autres, les hôpitaux de la Ville. « J'étais capable de répondre à ses questions et il m'a dit « voilà tu la connais la ville, tu ne devrais pas hésiter! »

C'est ainsi que graduellement, l'idée a fait son chemin et notre interlocutrice s'est renseignée sur les procédures pour devenir chauffeuse de taxi pour aller chercher finalement son *pocket* officiellement. « Je me rappelle très bien, j'ai obtenu mon *pocket*, c'était sur la rue Parthenais. Quand je l'ai eu, on m'a dit que j'étais la deuxième femme à l'obtenir et que j'étais mieux de prendre ma place! », raconte-t-elle. « Je lui ai répondu de ne pas s'inquiéter; je n'étais pas du genre à me laisser marcher sur les pieds! », évoque-t-elle en riant.

Lorsqu'on lui demande comment s'est passée finalement sa première soirée, Francine Morin est catégorique: « très bien! Je ne sais pas si c'est la chance du débutant, mais je me rappelle que je prenais à bord tellement de clients, ça n'arrêtais pas! J'ai vraiment aimé cela, l'énergie, la route. » C'est ainsi qu'à bord de son véhicule de taxi, qu'elle louait à l'époque à M. Gauthier, Francine Morin, enchaîne les *shifts* de taxis tout en continuant à travailler au restaurant. « J'ai gardé les deux emplois pendant un certain temps, puis un moment donné, j'ai décidé que j'allais me dédier complètement au taxi. »

### Une chauffeuse la nuit

C'est ainsi qu'après avoir travaillé trois ans avec la clientèle de jour, cette pionnière s'est décidée à aller travailler de nuit. « Je suis restée 20 ans à travailler de nuit. Je crois que j'étais faite pour cette clientèle, pour cette ambiance. La clientèle du matin est souvent plus pressée, souvent en retard et c'était une ambiance qui au final était plus stressante qui me plaisait moins... sans compter que la circulation est moins fluide le matin! »

Cela dit, travailler de nuit dans le taxi au centre-ville, comporte aussi son lot de défis... « C'est vrai que ce n'était pas facile. Ça prend certaines qualités et une personnalité qui s'adapte à cette réalité particulière. Il faut savoir être à l'écoute de la clientèle, être un peu psychologue et comprendre ce dont les gens ont besoin: s'ils veulent jaser, être tranquilles, s'ils sont en mode *party*, mais il faut aussi être capable de gérer la clientèle. J'en ai connu des chauffeurs qui n'arrivaient pas à le faire et ils trouvaient ça dur. Moi, je crois que j'ai réussi à bien balancer les choses et à apprivoiser la clientèle. »

« Je me rappelle un soir, ils étaient un groupe de quatre jeunes dans mon taxi. Ils revenaient d'un bar et ils étaient encore pas mal sur le *party*. Ils se sont mis entre autres à monter le son de la radio, ouvrir les fenêtres, parler fort.

Je me suis arrêtée et calmement, mais fermement, je leur ai expliqué que c'est correct d'avoir du fun et que eux étaient encore bien de bonne humeur, mais que moi je travaillais et qu'il faudrait se calmer un peu s'ils voulaient qu'on fasse la route ensemble. Tout de suite ils se sont excusés! Ils ont réalisé qu'ils exagéraient un peu et tout s'est bien fini. Bref, comme souvent la nuit, il fallait savoir trouver le bon ton et ne pas avoir peur de mettre ses limites!» souligne la chauffeuse.

En dépit des défis, Francine Morin nous répète combien elle a profondément aimé travailler de nuit. «La conduite est plus facile la nuit, plus libre, plus agréable et ça bouge beaucoup en même temps. C'est vivant faire le taxi sur Sainte-Catherine, faire "la Main" comme on disait!»

## Une pionnière dans l'industrie du taxi

En étant l'une des premières femmes dans l'industrie, madame Morin a tout de même dû user de sa force de caractère et de son autorité naturelle pour faire sa place. «C'était une autre époque et, comme femme, il fallait s'affirmer! Sur la route, bien des chauffeurs voulaient aller vite, me tasser, passer devant moi pour ramasser plus de clients... Moi je ne m'en faisais pas. Au contraire, j'ai remarqué que bien souvent, plus tu roules vite, plus tu manques des clients car ils n'ont pas le temps de te voir et te hêler! J'ai appris avec le temps: je les laissais passer et au final c'était bon pour moi!»

Par contre, être une femme à l'époque, pouvait aussi être un enjeu et même des clients pouvaient se montrer méfiants. Francine Morin nous raconte: «J'ai déjà eu un client qui a refusé de monter à bord lorsqu'il a vu que j'étais une femme. Je suis sortie du taxi et je lui demandé quel était le problème! Nous avons discuté et je l'ai convaincu que j'étais compétente et qu'il n'avait pas de bonnes raisons de ne pas monter à bord. Il a fini par embarquer dans mon taxi! Quand j'y repense, il fallait avoir du *guts* pour faire cela, mais il faut en rire aujourd'hui.»

Lorsqu'on lui demande si, inversement, être une femme pouvait représenter un avantage dans certaines situations, la chauffeuse nous répond que oui. «Parfois être une femme peut être un avantage, les clients se sentaient plus à l'aise pour jaser avec une femme, ils pouvaient se défouler en parlant et ils se sentaient écoutés. Avec le temps, j'avais aussi appris à cerner les gens, ce qu'ils avaient besoin de moi comme chauffeuse.»

D'ailleurs, Francine Morin nous raconte, que pendant quelques années, elle a vécu en Montérégie et c'est là qu'elle exerçait son métier. «Là-bas, dans ce temps là, les clients qui commandaient un taxi pouvaient demander un chauffeur en particulier. J'étais la seule femme et comme c'était un petit patelin, on me connaissait bien. J'étais tellement en demande que je ne fournissais pas!

C'était positif pour le travail mais ça créait aussi de la jalousie avec d'autres chauffeurs. Je me concentrais sur mes affaires, mais reste que ce n'est pas une ambiance très agréable. Au final, j'étais contente de retourner à Montréal où cet aspect n'existait pas.»

## 40 ans sur le métier

«Lorsque je repense à mes années dans le taxi, je peux dire que j'ai adoré le métier! Même dans les dernières années où je suis revenue de jour, me lever à 3 h 30 le matin j'aimais ça!» Il faut dire que pour madame Morin, le métier de chauffeuse lui offrait aussi une liberté qui lui permettait de gérer ses horaires et une flexibilité. «J'ai deux filles et je voulais être présente pour elles. D'ailleurs, elles me l'ont dit plus tard, elles ont aimé cette flexibilité qui me permettait que je dîne avec elles, que j'aie les déposer à l'école, etc. Malgré toutes les difficultés qui surviennent, je dois dire que j'ai été chanceuse.»

Dans les dernières années, l'interviewée avait repris du service de jour, mais cette fois-ci en transport adapté avec une Malibu berline qu'elle louait à M. Sirocki. «C'est sûr que ça change complètement de la vie de nuit, mais c'est un bel horaire aussi, surtout pour le transport adapté. Le matin j'allais chercher mon taxi, je faisais un peu de clientèle d'hôtels et ensuite je partais pour la route de transport adapté. C'est une clientèle tranquille, pas compliqué et agréable.»

## Reprendre la route

D'ailleurs, si Francine Morin est actuellement en arrêt de travail en raison d'une blessure, elle a hâte de reprendre la route. C'est ainsi qu'elle a commencé les cours pour aller chercher son classe 2 et effectuer du transport adapté et/ou du transport scolaire. «J'ai renouvelé mon permis pour continuer à faire du taxi, mais le classe 2 pourrait me donner de nouvelles opportunités dans le transport adapté et de nouvelles expériences comme chauffeuse. C'est certain aussi que dernièrement, le marché du taxi s'est scindé et actuellement tout est arrêté, difficile de dire de quoi ça aura l'air prochainement. Je me prépare donc à plusieurs possibilités dès lors que je pourrai reprendre le travail. Le taxi demeure un coussin de sécurité pour moi!», nous dit-elle.

Pour la suite, la priorité est la santé pour Francine Morin. C'est ce qui lui permettra de reprendre ses activités, ses parties de golf, son travail sans oublier la possibilité d'obtenir finalement son permis de classe 2. Ensuite, plusieurs voies seront ouvertes pour cette femme qui n'a pas froid aux yeux et qui ne s'arrêtera pas de rouler de sitôt!

Francine Morin a d'abord travaillé pour Élite taxi et ensuite pour Villeray taxi. Elle y est demeurée lorsque ce dernier a été acheté par Boisjoly et ensuite par Pontiac.

# PRÉPAREZ-VOUS POUR LA RELANCE À MONTRÉAL!

L'été 2021 devrait de se dérouler graduellement sous le signe de la relance pour la métropole. Dans un contexte où la situation changera régulièrement, Tourisme Montréal nous informe que des pages d'informations sur son site Web peuvent aider l'industrie à demeurer à l'affût de l'actualité touristique.

## QUOI FAIRE CETTE SEMAINE ?

Sur la page d'accueil de son site Web, plusieurs articles sous la thématique «Quoi faire cette semaine» sont disponibles et donnent une bonne idée des événements ayant lieu :

[www.mtl.org](http://www.mtl.org)

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Saviez-vous que vous avez accès à un calendrier complet et régulièrement mis à jour des événements à Montréal? Vous pouvez accéder au calendrier d'événements directement à partir de ce lien :

[www.mtl.org/fr/quoi-faire/festivals-et-evenements](http://www.mtl.org/fr/quoi-faire/festivals-et-evenements).



Tourisme Montréal communique également sur l'actualité en lien avec le secteur touristique et le contexte pandémique. Le tout est accessible à [www.mtl.org/fr/covid-19](http://www.mtl.org/fr/covid-19).

# Union internationale des transports publics (UITP)

## SYLVAIN TOUSIGNANT EST ÉLU AU POSTE DE VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ *TAXI AND RIDE-HAILING*

Au printemps 2021 se tenaient les élections de l'UITP pour l'un des deux postes de vice-président du comité *Taxi and Ride-Hailing* pour le mandat 2021-2023. C'est avec grand plaisir que le BTM a accueilli l'élection de Sylvain Tousignant, directeur général adjoint du Bureau du taxi à ce poste.



Sylvain Tousignant, depuis de nombreuses années, est très impliqué au sein d'organisations partenaires. Il siège aux conseils d'administration de plusieurs comités et organismes à but non lucratif. Il est, entre autres, président du comité des régulateurs canadiens et membre du comité de la technologie et de l'innovation de l'IATR. Il était également l'un des conférenciers invités au programme *UITP Taxi Leaders Diploma* en 2020. En 2021, il a aidé à rédiger des pratiques réglementaires et des règlements types sur la santé, la sécurité et la résilience en matière de COVID-19 afin de fournir aux régulateurs des règles et des lignes directrices spécifiques basées sur les meilleures pratiques.

Aussi, cette nouvelle implication de M. Tousignant représente une autre opportunité pour le BTM de pouvoir partager son expertise et son expérience en matière de mobilité urbaine. À travers les échanges, il s'agit aussi d'une excellente occasion pour le BTM de s'inspirer et de travailler sur des stratégies pour accompagner l'industrie à plus long terme.

L'UITP est une association à caractère international ayant pour domaine d'activité l'organisation et la réglementation des transports publics mondiaux. Créée en 1885, elle est présente aujourd'hui dans 96 pays et représente 1 500 organisations membres désirant coopérer à l'échelle mondiale tout en partageant leur expérience et leur savoir-faire en matière de mobilité urbaine. Elle est composée d'autorités politiques, d'exploitants de sociétés de transport public, d'instituts scientifiques, de prestataires de services et de l'industrie du transport public.



# FERMETURE DU CENTRE DE SERVICE DU BTM

Nous vous rappelons que le Centre de service du BTM fermera définitivement ses portes le 30 juin 2021. Cette décision fait suite à la transition amorcée depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile*. Les diverses transactions liées à cette industrie sont maintenant effectuées par des instances provinciales, soit la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

La fermeture du Centre de service avait été annoncée en février dernier à l'ensemble de l'industrie et ses partenaires afin d'assurer une période de temps suffisante pour effectuer une transition efficiente en regard des usagers, partenaires, fournisseurs et employés.

## Merci à tous les employés!

Le Centre de service ferme ses portes après 34 années de services. Le BTM désire remercier tous les employés qui ont œuvré au Centre de service durant toutes ces années pour leur travail et leur collaboration.

Les employés en poste lors de l'annonce entament, pour la plupart, une nouvelle étape dans leur vie professionnelle au sein d'autres divisions de la Ville de Montréal.

**Nous leur souhaitons,  
à tous, bon succès!**

## Le BTM demeure ouvert et présent

Rappelons que ce changement ne modifie en rien les autres activités du BTM qui demeure présent et poursuit notamment son mandat d'encadrement et d'inspection.

En effet, la Division de l'inspection et des enquêtes est autorisée par le gouvernement du Québec à vérifier et à encadrer l'application la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Tel que stipulé au Chapitre 9 - *Inspection, enquête, saisie d'une automobile, suspension d'un permis et immunité de la Loi*, les inspecteurs sont désignés pour faire respecter la Loi et ses règlements.

De plus, les projets stratégiques mis en œuvre par le BTM continueront à se déployer pour le développement de l'industrie et de la mobilité urbaine.

## Trouver un point de service SAAQ

Nous profitons de l'occasion pour vous rappeler que tous les points de service de la SAAQ, ainsi que leurs services offerts, se retrouvent sur son site Web, [saaq.gouv.qc.ca](http://saaq.gouv.qc.ca), dans l'onglet **Points de service**. Vous y trouverez le point de service le plus près, en fonction de votre besoin.

# Gingras Taximètre inc.

5844, rue des ÉCORES #100, Montréal (Québec) H2G 2J1  
Tél. : 514 272-3924 Fax : 514 272-2656 1-877-272-3924  
Courriel : [info@gingrastaximetre2013.ca](mailto:info@gingrastaximetre2013.ca)

Heures d'ouverture : Lundi au vendredi 8 h à 17 h  
samedi 8 h à 14 h



Securi-Dôme



lumitronic ng



radio kenwood

### Nous réparons et installons :

Toutes les marques de compteur et de radio  
Les dômes Securi-Dôme et les dômes de publicité  
Toutes les marques de GPS  
Mandataire de la CTQ (validation)

### NOUS FABRIQUONS :

Les dômes d'écoliers et autres modèles

**NOUS SOMMES 9 À VOTRE SERVICE!**

# RESTONS EN CONTACT



## LE BTM

Malgré la fermeture du Centre de service, il est toujours possible de joindre le BTM.

Nous vous invitons à nous écrire à [bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca](mailto:bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca) ou à téléphoner au **514 280-6600**. Plusieurs formulaires pour effectuer des requêtes sont disponibles sur notre site Web au [www.mtltaxi.com](http://www.mtltaxi.com).



## LINKEDIN

Le BTM publie régulièrement sur sa page un contenu diversifié en matière de transport rémunéré de personnes par automobile, d'innovation, de même que sur la mobilité urbaine en général.

Il s'agit d'un bel outil d'information et de promotion sur l'industrie. Nous vous invitons à le consulter et à vous abonner à notre page [linkedin.com/company/bureau-du-taxi-mtl](https://www.linkedin.com/company/bureau-du-taxi-mtl).

## L'INFOLETTRE

Pour demeurer informé rapidement et directement, vous avez aussi la possibilité de vous abonner à notre infolettre.

En vous abonnant, vous vous assurez de recevoir :

- les différents avis du BTM et de ses partenaires;
- l'annonce de la publication de la revue *Taxi le Journal*;
- des mises à jour importantes concernant votre industrie (précisions sur la réglementation, déplacement de postes d'attente, etc.).

L'inscription se fait sur la page d'accueil de notre site Web, [www.mtltaxi.com](http://www.mtltaxi.com), et ne prend qu'une minute :

1. Cliquez sur le lien ***S'abonner à l'infolettre***.
2. Inscrivez vos prénom, nom et adresse courriel.
3. Confirmez votre abonnement via le lien qui vous sera automatiquement envoyé par courriel.

Notez que vous pouvez vous désabonner en tout temps.

## CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour continuer à recevoir la documentation relative à votre métier de même que la revue *Taxi le Journal* en format papier, il est important de nous communiquer vos nouvelles coordonnées.

Pour nous confirmer votre nouvelle adresse, c'est tout simple. Vous pouvez le faire sur notre site Web, [www.mtltaxi.com](http://www.mtltaxi.com), dans la section ***Formulaires et requêtes***.

Pour toute question ou pour obtenir du soutien technique, contactez-nous au **514 280-6600** ou à [btm\\_communication@montreal.ca](mailto:btm_communication@montreal.ca).

Il y a des enfants  
qui ne vont pas bien.  
Les inviter pour **une**  
**activité** extérieure  
peut leur faire  
du bien.



Découvrez plein  
d'autres idées

[Québec.ca/soyonsattentifs](https://quebec.ca/soyonsattentifs)

## Un message aux chauffeurs du Transport adapté : IL EST IMPORTANT DE SIGNALER VOTRE PRÉSENCE À L'ARRIVÉE



### Nous désirons vous rappeler les éléments suivants pour diminuer le risque d'absences à la porte

À l'arrivée au lieu d'embarquement, il est obligatoire de descendre de votre véhicule et de signaler votre présence à l'endroit désigné sur la tablette. Vous devez aussi accompagner le client jusqu'au véhicule.

### Pourquoi ?

Parce que notre offre de service minimale inclut un service porte-à-porte à nos clients.

Manquer un transport peut avoir un impact majeur sur la vie d'un client du Transport adapté : rater un rendez-vous médical important, arriver en retard au travail, ou même rentrer plus tard chez lui après une journée de travail, sont autant de situations désagréables qui peuvent facilement lui être évitées.

### Avant de déclarer un client absent, des vérifications s'imposent...

Si vous n'êtes pas en mesure d'entrer en contact avec votre client, nous vous demandons d'effectuer les vérifications d'usage suivantes :

1. Vérifiez si vous êtes bien au bon endroit.
2. Vérifiez s'il y a une directive opérationnelle sur votre feuille de route pour cet embarquement.
3. Vérifiez si la plage d'embarquement du client est débutée.

Après avoir fait l'ensemble de ces vérifications, vous pouvez alors déclarer le client absent sur votre tablette et attendre les directives ou la fin du décompte avant de partir à la rencontre de votre prochain client.

Ces petits gestes peuvent faire une grosse différence dans le quotidien de nos clients. C'est pourquoi nous vous remercions de votre collaboration.

## ÎLE DE MONTRÉAL

PRINCIPAUX CHANTIERS EN COURS POUR LES MOIS DE JUIN À SEPTEMBRE 2021

CONSULTEZ RÉGULIÈREMENT LE [turcot.gouv.qc.ca](http://turcot.gouv.qc.ca)  
ET LE [quebec511.info](http://quebec511.info) POUR CONNAÎTRE LES ENTRAVES.



### SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR DES AUTOROUTES 13 ET 40

Montréal  
(arrondissement de Saint-Laurent)

#### Reconstruction et réparation de ponts d'étagement de l'autoroute 13 dans le secteur de l'autoroute 40

- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine des autoroutes 13 ou 40.
- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine des voies de desserte de l'autoroute 40.
- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine de bretelles dans le secteur de l'échangeur.
- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou pour une période prolongée du chemin Saint-François.
- Déviation et réduction de la largeur des voies des autoroutes 13 et 40.
- **Chantier en opération jusqu'à l'été 2021.**

Montréal  
(arrondissement de Saint-Laurent)

#### Réparation des ponts d'étagement du boulevard de la Côte-Vertu au-dessus de l'autoroute 40

- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine de l'autoroute 40.
- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine des voies de desserte de l'autoroute 40.
- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine du boulevard de la Côte-Vertu dans l'une ou l'autre des directions.
- Fermetures complètes prolongées de bretelles à destination de l'autoroute 40 ou des voies de desserte.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2021.**

Montréal (arrondissement de  
Pierrefonds-Roxboro) et Laval

#### Réparation du pont Louis-Bisson de l'autoroute 13 au-dessus de la rivière des Prairies

- Fermetures partielles de nuit ou de fin de semaine de l'autoroute 13 entre Montréal et Laval.
- Déviation et réduction de la largeur des voies sur l'autoroute 13.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2021.**



## **AUTOROUTE 13 (CHOMEDEY)**

**Montréal (arrondissements de Lachine et de Saint-Laurent)**

### **Réparation du pont d'étagement des rues Louis-A. Amos et Hickmore au-dessus de l'autoroute 13**

- Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
  - Fermeture complète d'environ un mois de l'entrée de l'autoroute 13 en direction nord en provenance de la rue Courval.
  - Déviation et réduction de la largeur des voies de l'autoroute 13.
  - Fermeture complète prolongée de bretelles dans l'échangeur des autoroutes 13 et 520.
  - Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine des rues Louis-A.-Amos et Hickmore, dans les deux directions, entre la 23<sup>e</sup> Avenue à l'ouest et la rue Courval à l'est.
- **Chantier en opération jusqu'en 2022.**

**Dorval et Montréal  
(arrondissement de Saint-Laurent)**

### **Réparation du tunnel de Liesse de l'autoroute 13**

- Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
  - Déviation et réduction de la largeur des voies de l'autoroute 13.
  - Fermeture complète prolongée de bretelles dans l'échangeur des autoroutes 13 et 520.
- **Chantier en opération jusqu'en 2023.**

**Dorval et Montréal  
(arrondissement de Saint-Laurent)**

### **Réparation du pont d'étagement du boulevard de la Côte-Vertu au-dessus de l'autoroute 13**

- Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
  - Déviation et réduction de la largeur des voies de l'autoroute 13.
  - Fermeture complète le soir, la nuit ou la fin de semaine de bretelles dans les échangeurs des autoroutes 13 et 40 ou 13 et 520.
  - Fermetures partielles prolongées avec circulation à contresens sur la chaussée opposée du boulevard de la Côte-Vertu au-dessus de l'autoroute 13.
- **Chantier en opération jusqu'en 2022.**



## **AUTOROUTE 40 (MÉTROPOLITAINE)**

**Montréal et Mont-Royal**

### **Travaux d'asphaltage et de réparation de la chaussée entre l'échangeur Côte-de-Liesse de l'autoroute 520 et le boulevard Provencher**

- Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 40 dans une direction ou dans l'autre.
  - Fermetures partielles le soir ou la nuit de liens nord-sud sous les structures surélevées.
- **Travaux en continu.**



## **AUTOROUTE 40 (FÉLIX-LECLERC)**

**Sainte-Anne-de-Bellevue et Baie-D'Urfé**

### **Reconstruction de la chaussée en béton de l'autoroute 40 en direction est**

- Fermeture complète prolongée de l'autoroute 40 en direction est entre le boulevard des Anciens-Combattants et l'entrée en provenance du boulevard Morgan et de l'avenue Lee.
- Circulation à contresens sur l'autoroute 40 en direction ouest entre le chemin Sainte-Marie et le boulevard des Anciens-Combattants.
- Maintien de l'accès à l'autoroute 40 en direction est en provenance du boulevard des Anciens-Combattants par un corridor spécialement aménagé.
- En provenance de l'ouest (Vaudreuil-Dorion), une zone de passage sera aménagée pour assurer l'accès aux commerces et aux entreprises du secteur du boulevard Morgan à Baie-D'Urfé et aux résidences de la rue Gérard-Guindon à Kirkland depuis la sortie n° 41 - Ste-Anne-de-Bellevue/ Boul. des Anciens-Combattants, puisque les sorties n° 44 - Boul. Morgan et n° 49 - Ch. Ste-Marie seront inaccessibles par le contresens sur l'autoroute 40.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2023.**



## **AUTOROUTE 15 (DÉCARIE)**

**Montréal et Mont-Royal**

### **Asphaltage et réparation de la chaussée en direction nord**

- Fermetures partielles et complètes de nuit de l'A-15 (Décarie) en direction nord, dans l'échangeur Décarie, ainsi que sur le réseau local.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin juillet 2021.**



## **AUTOROUTES 15, 20 ET 720 (ÉCHANGEUR TURCOT)**

**Montréal (arrondissement Le Sud-Ouest)**

### **Projet Turcot**

- Fermetures complètes de nuit ou de fin de semaine de bretelles dans l'échangeur. Consultez régulièrement le site Web du projet Turcot et le quebec511.info pour connaître les entraves.



## **AUTOROUTE 20 (DU SOUVENIR)**

**Pointe-Claire**

### **Réfection de l'échangeur des Sources**

- Fermeture complète de fin de semaine de la bretelle menant de l'autoroute 20 est vers le boulevard des Sources.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin juin 2021.**
- Fermetures complètes de la bretelle menant de l'autoroute 20 est vers le boulevard des Sources.
- **Chantier en cours jusqu'à la fin de l'été 2021.**



## **AUTOROUTES 20 ET 25 (TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE)**

**Montréal (arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve), Boucherville, Sainte-Julie, Beloeil**

### **Réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine**

- Fermetures partielles (1 voie ouverte) de nuit et fin de semaine du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine dans l'une ou l'autre des directions.
- Fermetures complètes de fin de semaine du tunnel dans l'une ou l'autre des directions.
- Fermetures partielles de nuit de l'autoroute 20 entre Beloeil et le tunnel dans l'une ou l'autre des directions.
- **En continu.**

## AUTOROUTE 520 (CÔTE-DE-LIESSE)

Montréal (arrondissement de Lachine)  
et Dorval

### Reconstruction du pont d'étagement au-dessus de la 55<sup>e</sup> Avenue

- Fermetures complètes de nuit de l'autoroute ou de ses voies de desserte dans l'une ou l'autre des directions.
- Fermeture prolongée de la 55<sup>e</sup> Avenue entre la 54<sup>e</sup> Avenue et l'avenue Calais.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2021.**



## ROUTE 125 (BOULEVARD PIE-IX ET PONT PIE-IX)

Entre Laval et Montréal  
(arrondissement de Montréal-Nord)

### Réfection du pont Pie-IX

- Fermeture complète de trois voies sur le pont: une voie est maintenue ouverte minimalement dans chaque direction.
- Fermeture complète de trois bretelles du boulevard de la Concorde Est (Laval):
  - en direction ouest vers la route 125 en direction sud;
  - en direction est vers la route 125 en direction nord;
  - en direction est vers la route 125 en direction sud.
- **Chantier en opération jusqu'à l'automne 2021 (les travaux sur le pont se poursuivront jusqu'en 2023).**
- **Il est à noter que la limite de vitesse sera réduite à 50 km/h dans la zone des travaux.**
- **Des fermetures de nuit et de fin de semaine seront mises en place de façon ponctuelle pendant toute la durée des travaux.**



## ROUTE 136 (A-720) (AUTOROUTE VILLE-MARIE)

Montréal (arrondissement Ville-Marie)

### Tunnels Ville-Marie et Viger

- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fin de semaine.
- Fermeture de la sortie n°4 - Rue de la Montagne/Rue Saint-Jacques de la route 136 (A-720) en direction est.
- **Chantier en opération jusqu'au printemps 2022.**
- **Détour à privilégier: sortie n°6 - Boulevard Saint-Laurent/Rue Berri de la route 136 (A-720) en direction est.**



## ROUTE 138 (ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE)

Montréal (arrondissement de Lachine)

### Réparation et maintien de l'échangeur Saint-Pierre

- Fermetures partielles ou complètes de bretelles de nuit ou de fin de semaine dans l'échangeur.
- **Chantier en opération jusqu'en 2022.**



## ROUTE 138

Entre Kahnawake et Montréal  
(arrondissement de LaSalle)

### Réparation du pont Honoré-Mercier

- Fermetures partielles la fin de semaine (1 voie ouverte par direction).
- Fermetures partielles ou complètes de nuit.
- **En continu.**

# BABILLARD D U BTM

[www.mtltaxi.com/babillard](http://www.mtltaxi.com/babillard)

## VÉHICULES D'OCCASION

**VÉHICULE À VENDRE ?**

**VÉHICULE À LOUER ?**

**AFFICHEZ  
VOTRE OFFRE!**

**C'EST SIMPLE ET  
C'EST GRATUIT.**

Transmettez ces 3 informations par courriel à

[btm\\_communication@montreal.ca](mailto:btm_communication@montreal.ca) :

1. Le titre de votre annonce.
  2. Votre offre en quelques phrases.
  3. Les coordonnées pour vous joindre.
- L'affichage se fera dans les jours suivants.

**VÉHICULES À VENDRE !**

**VÉHICULES À LOUER !**

**CONSULTEZ  
LES OFFRES!**

**ELLES SONT TOUTES  
AFFICHÉES SUR  
LE BABILLARD DE  
NOTRE SITE WEB :**

**[www.mtltaxi.com  
/babillard](http://www.mtltaxi.com/babillard)**