

MOTL

bureau
taximontréal



- CIRCUIT ÉLECTRIQUE : DÉMYSTIFIER LA RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES
- VILLE DE MONTRÉAL : STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 2021-2023
- PROGRAMME CLIENTS-MYSTÈRES 2021 : UN RAPPORT DE MI-ÉTAPE ENCOURAGEANT

LES JOURS REPARTEZ EN TOYOTA



Faites le plein du coffre, plus souvent que du réservoir.

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 avantages d'un moteur hybride écoénergétique[†].

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

Camry hybride LE 2021

À partir de

33 079\$



CONCESSIONNAIRES
TOYOTA DU QUÉBEC



[†] Offre applicable au modèle de base neuf en stock Camry hybride LE 2021 super blanc (R31AKT A). La couleur rouge 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 31 août 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.



Mot du directeur général

Voilà à nouveau un été particulier qui s'achève pour l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile... Un été qui se sera déroulé sous le signe des ajustements et d'une reprise graduelle des activités; une réalité qui n'aura pas fait exception pour le BTM dont les activités auront été nombreuses afin d'assurer la qualité de l'offre de service de l'industrie !

D'abord, comme vous le savez, le BTM procède depuis de nombreuses années aux évaluations clients-mystères. Les bienfaits d'un tel programme sont nombreux et permettent de cerner les attentes et les besoins des clients. En juillet dernier, nous recevions le rapport de mi-étape qui faisait état, de manière globale, d'excellents résultats de la performance de l'industrie. Cela dit, parce que les besoins des clients évoluent constamment et que bien souvent de simples petits gestes pèsent lourd dans la balance, nous vous présentons dans ce numéro, un bilan de ce rapport afin de vous informer des principaux critères de satisfaction des usagers et de guider vos actions futures.

Plusieurs projets structurants demeurent également au cœur des activités du BTM. À cet effet, dans une perspective d'amener encore plus loin les usages du Registre des taxis, le BTM s'est joint à Mobility Data dans le cadre du projet GOFs, un projet innovateur visant à développer une interface de programmation d'applications. Les travaux se sont poursuivis au cours des derniers mois et je vous invite à vous y intéresser dans les prochaines pages et découvrir les possibilités engendrées pour l'industrie. D'ailleurs, je me permets de souligner que le Registre des taxis demeure un formidable outil de développement et de modernisation pour l'industrie et tout respect des modèles d'affaires existants.

Évidemment, la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* a également continué de nous occuper. D'abord, nous avons accueilli positivement l'amendement à la loi permettant désormais aux cours municipales de traiter les poursuites pénales. Ce changement optimisera les façons de faire quant au travail d'encadrement réalisé par les inspecteurs du BTM et contribuera à préserver un service uniforme et sécuritaire pour tous les usagers de la route sur le territoire de la métropole.

De plus, beaucoup de travail nous attend au cours des prochains mois et vous serez tous invités à mettre la main à la pâte. Le BTM entame en effet un grand chantier de consultations auprès des membres de l'industrie, de ses partenaires, de ses clientèles. Cette action s'inscrit dans un contexte global qui vise à obtenir un portrait précis et actuel de votre expérience sur le terrain et à identifier les différents enjeux. Ces informations collectées permettront également de bonifier l'étude d'impact menée par le BTM et visant notamment à mesurer les incidences du nouveau cadre législatif. Je souhaite donc vous encourager à partager vos remarques et vos constats afin de nous faire bénéficier de votre expérience et ultimement, contribuer à assurer une offre de service de transport rémunéré de personnes par automobile sécuritaire, moderne, équitable et accessible pour l'ensemble des parties prenantes.

Voilà, il ne me reste plus qu'à vous souhaiter un bel automne et une bonne lecture!

André Poisson



Pour traverser une pandémie,
ça prend une bonne dose de patience.



**Mais surtout,
une 2^e dose de vaccin.**

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

Votre
gouvernement

Québec

Sommaire

- 3 MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL
- 5 MOT DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL
- 6 CIRCUIT ÉLECTRIQUE : DÉMYSTIFIER LA RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES
- 11 VILLE DE MONTRÉAL : STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 2021-2023
- 15 PROGRAMME CLIENTS-MYSTÈRES 2021 RAPPORT DE MI-ÉTAPE : DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS POUR L'INDUSTRIE
- 19 RAPPEL À L'INDUSTRIE : FACTURATION OBLIGATOIRE
- 20 AMENDEMENT À LA LOI CONCERNANT LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE
- 21 REGISTRE DES TAXIS : UNE OPPORTUNITÉ ET UNE RESPONSABILITÉ!
- 22 RAPPEL À L'INDUSTRIE : RALLONGE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE
- 23 PORTRAIT DE L'INDUSTRIE : BENOÎT VALLÉE
- 26 ENTREVUE AVEC M. EVENS ABELLARD B., ING. : LE PROJET SYNERGY
- 29 PUBLICATION ET COMMUNICATION : LE RAPPORT ANNUEL 2020 DU BTM
- 30 LIVRE : ANECDOTES DE TAXI ET FAITS COCASSES...
- 32 DEMEUREZ INFORMÉS
- 35 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
- 34 TOURISME MONTRÉAL
- 36 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 mémMOTS inc.

Publicité: Amine Smaoui

Impression: Transcontinental

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

2580, boul. Saint-Joseph Est

Montréal (Québec) H1Y 2A2

Tél.: 514 280-6600

Courriel: bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca

Site Web: 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

Lorsque l'on pose un regard sur cet été qui s'achève, c'est avec plaisir que nous constatons le retour d'une certaine vitalité qui aura animé nos rues avec la reprise de plusieurs activités sur le territoire de la métropole. Le transport rémunéré de personnes aura d'ailleurs, durant toute cette période, continué d'affirmer sa présence rassurante et sécuritaire sur nos routes afin de répondre aux besoins de déplacements des nombreux citoyens et visiteurs. La fin de l'été coïncidait également avec la présentation de la nouvelle stratégie d'électrification de la Ville de Montréal! L'électrification des transports est un aspect fondamental de la mobilité visant notamment un environnement plus sain pour l'ensemble des citoyens et citoyennes. Aussi, cette stratégie engage l'ensemble des membres de la collectivité, incluant l'industrie du transport rémunéré des personnes dans l'accélération de l'électrification de nos transports collectifs, partagés et individuels et s'attaque aux enjeux émergents de l'électromobilité.

Au cours des dernières années, la Ville de Montréal s'est positionnée comme leader en adoptant une première stratégie d'électrification dont les retombées sont importantes. Graduellement, plusieurs mesures ont été mises en place afin de favoriser l'utilisation des véhicules électriques à Montréal, entre autres, pour l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. La Ville a d'ailleurs implanté près de 1000 bornes de recharge publiques. Des pôles de mobilité ont été intégrés afin d'offrir aux Montréalais des sites où retrouver des stations de vélos BIXI, des bornes de recharges électriques, des supports et des bornes de réparation pour vélo, de même que des stationnements pour voitures électriques et taxis.

Naturellement, l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile a un rôle important à jouer dans l'atteinte de nos objectifs et c'est avec enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance des bénéfices qui s'appliquent et des actions qui peuvent être entreprises par l'industrie en matière d'électromobilité. Si plusieurs défis nous attendent encore pour l'automne, soyez assurés que nous demeurons présents pour vous appuyer dans vos efforts. Je vous invite à demeurer prudents et à demeurer de fiers ambassadeurs de notre métropole.

Je vous souhaite une excellente rentrée à toutes et à tous !

Sophie Mauzerolle



Circuit électrique

DÉMYSTIFIER LA RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Alors que les véhicules électriques gagnent de plus en plus en popularité, pour les nombreux avantages qu'ils offrent et grâce à la plus grande variété de modèles qui se développent, le fonctionnement de la recharge demeure un des éléments clés à comprendre lors de l'acquisition d'un véhicule électrique.



Afin d'en apprendre davantage sur le sujet ainsi que sur le réseau de bornes électriques à Montréal, nous nous sommes entretenus avec M. Louis-Olivier Batty, porte-parole du Circuit électrique, soit le plus important réseau de recharge public au Québec et dans l'est de l'Ontario.

Qu'est-ce que le Circuit électrique ?

■ Le Circuit électrique est le premier réseau de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques du Canada. Depuis son inauguration en mars 2012, le Circuit électrique n'a cessé de prendre de l'expansion dans plusieurs régions du Québec et dans de nouvelles zones urbaines.

Dans le déploiement de notre réseau, on tient compte du rythme et de la répartition géographique des ventes de véhicules électriques, des besoins des utilisateurs et des stratégies commerciales des partenaires. Une grande partie des besoins de recharge des propriétaires de véhicules électriques est comblée à la maison ou au travail. L'infrastructure publique de recharge permet aux chauffeurs de rouler l'esprit tranquille. Le travail constant de développement et de maintenance assure également une fiabilité de recharge pour tous les électromobilistes du Québec.

Comment est constitué le réseau de bornes de recharge ?

■ Le réseau est constitué de bornes standards (niveau 2) et de bornes rapides (niveau 3). On compte actuellement plus de 3 200 bornes au Québec (environ 1 000 à Montréal) dont plus de 500 bornes rapides (environ 40 à Montréal) avec le Circuit électrique, auxquelles s'ajoutent les bornes d'entreprises privées.

Il faut souligner que le réseau est également en pleine expansion. On vise d'avoir en service 2 500 bornes rapides d'ici 2030 au Québec. De plus, c'est un aspect qui se développe également auprès d'entreprises privées et de nouveaux réseaux devraient s'ajouter.

Présentement, le réseau autoroutier est très bien couvert. Pour 2022, notre objectif est de développer encore davantage les centres-villes, notamment pour soutenir les travailleurs qui ne font pas des voyages intervilles. Dans cette perspective, on travaille à identifier des endroits stratégiques pour faciliter l'accès en fonction des besoins et des espaces disponibles. Par exemple, à Montréal, plusieurs super-stations ont été installées, entre autres au Complexe Desjardins et au Marché Atwater. Ces super stations sont constituées de 2, 4 ou 6 bornes de recharge rapides qui permettent un accès facile et optimal aux électromobilistes.

L'enjeu dans le développement de ces stations et super-stations est d'identifier des sites qui sont accessibles, disponibles et surtout qui répondent à un besoin. D'ailleurs, j'en profite pour mentionner que, tant les compagnies, les propriétaires que les chauffeurs de taxis sont bien placés pour nous informer et collaborer avec nous en cette matière. Nous les invitons à communiquer avec nous pour nous recommander un espace!

Est-ce que tous les véhicules peuvent se brancher sur les bornes ?

■ Tous les véhicules, électriques et hybrides rechargeables, peuvent se brancher sur une borne de recharge standard. Pour les bornes de recharge rapides, ce sont uniquement les véhicules 100 % électriques. Il s'agit donc d'un élément à considérer lors de l'achat d'un nouveau véhicule.

De plus, si tous les véhicules électriques peuvent se brancher sur les bornes, la batterie du véhicule va influencer la vitesse de recharge. Il est donc important de se renseigner sur la capacité de la batterie et sur le temps nécessaire pour une recharge avant l'achat. D'une voiture à une autre, pour environ 20 minutes de recharge rapide, il peut y avoir une marge de 15 à 20 km supplémentaires d'autonomie entre les différents modèles.



Combien de temps prévoir pour une recharge ?

■ Le temps de recharge dépend essentiellement du type de borne (standard ou rapide) de même que de la batterie du véhicule. Cela dit, en moyenne, on peut prévoir environ 20 à 30 minutes pour une borne rapide. Cela permettra au chauffeur de s'assurer 100-175 km d'autonomie. Sur une borne standard, il faut prévoir environ 3 heures pour obtenir 100 km additionnels.

Finalement, il faut rappeler que la température peut avoir un impact sur le temps de recharge. Aussi, lors d'une journée froide d'hiver, il est possible que la recharge soit un peu plus longue, surtout si le véhicule n'a pas roulé préalablement et que la batterie n'a pas été réchauffée.

Quel est le meilleur moment pour recharger la batterie ?

■ Il est préférable de recharger après un déplacement puisqu'ainsi la batterie aura été réchauffée par le trajet : elle sera à une température plus proche de sa température idéale pour la recharge. On recommande également au chauffeur de s'arrêter pour recharger la batterie lorsque le niveau de charge est inférieur à 30 %. À ce niveau, la recharge sera plus rapide et plus efficace.

L'idéal pour le chauffeur est donc de planifier la recharge simultanément à une pause lors d'une baisse d'achalandage ou en fin de quart pour maximiser son temps et diminuer le temps et les coûts de recharge. Il y a d'ailleurs des outils faciles d'utilisation qui permettent de trouver rapidement une borne de recharge disponible à proximité.

Finalement, il demeure préférable de recharger moins longtemps, mais plus souvent et dans la plage de recharge optimale. Par exemple, il est souvent plus rapide d'effectuer deux recharges qui font passer le niveau de charge de 20 % à 50 % qu'une seule recharge qui le fait aller de 20 % à 80 %.

Existe-t-il une application pour faciliter la recharge du véhicule sans perdre de temps ?

■ Absolument ! Nous recommandons aux chauffeurs de télécharger gratuitement l'application Circuit électrique. Cela permet de repérer les bornes à proximité disponibles. De plus l'application fournit une panoplie d'informations utiles : le temps de recharge restant d'une autre voiture branchée à proximité, des alertes, des trucs et conseils et il est possible d'enregistrer des bornes dans ses favoris, etc. De plus, l'application est compatible avec Android Auto et Apple Car play.

Est-ce qu'il y a d'autres outils pertinents pour un chauffeur ?

■ Nous invitons les chauffeurs à visiter notre site web qui contient également une quantité d'explications, de vidéos, de conseils et une carte des bornes à proximité disponibles.

Quels sont les frais pour utiliser les recharges du réseau public ?

■ Les frais varient selon le type de bornes utilisées mais demeurent toujours très avantageux si l'on compare aux dépenses associées à un véhicule à essence.

Essentiellement, il faut savoir qu'une recharge rapide revient à 12,08 \$ par heure. Toutefois, comme le prix est facturé à la seconde et que la recharge est de 20 à 30 minutes, il faut prévoir 4 à 6 \$ pour une recharge équivalente à environ 125 km d'autonomie. Autrement pour les bornes standards, le coût est de 1 \$ de l'heure (aussi facturé à la seconde).

Comment s'effectue le paiement ?

■ Pour faire le paiement, il suffit de se créer un compte et d'y associer une carte de crédit. On peut alors recharger notre compte selon nos besoins.

Un dernier conseil pour les chauffeurs voulant acquérir un véhicule électrique ?

■ Il y a énormément de bénéfices à faire l'acquisition d'un véhicule électrique notamment sur le plan financier. Un véhicule électrique permet de réduire les dépenses sur l'énergie de plus de 75 % et celles liées à l'entretien périodique de 50 % en moyenne. Considérant que les véhicules électriques peuvent maintenant offrir une autonomie de 350 km et le développement du réseau de bornes, la recharge des véhicules ne devrait absolument pas être un frein à l'achat d'un véhicule électrique!

De plus, vu l'engouement et le développement technologique, on peut penser que les coûts pour l'achat d'un véhicule électrique de même que les coûts pour l'entretien vont demeurer assez bas alors que l'autonomie des véhicules devrait continuer d'augmenter dans les prochaines années. Il s'agit donc d'une option très intéressante à considérer par les chauffeurs. Afin de s'assurer de faire un bon achat, il demeure essentiel de faire inspecter la batterie et de ne pas oublier d'obtenir des informations précises et complètes sur son autonomie, le temps de recharge complet et le type de bornes de recharge utilisables.

LES TYPES DE BORNES

NIVEAU 1 • PRISE MURALE ORDINAIRE

NIVEAU 2 • BORNES DE RECHARGE STANDARD (240 volts)

- Temps de recharge pour environ 100 km d'autonomie: 3 heures
- Coûts pour environ 100 km d'autonomie: 3 \$
- Compatible avec tous véhicules électriques et hybrides rechargeables

NIVEAU 3 • BORNES DE RECHARGE RAPIDE (400 volt en général)

- Temps de recharge pour environ 100-175 km d'autonomie: 20 à 30 minutes
- Coûts pour environ 100 km d'autonomie: 4 à 6 \$
- Compatible avec les véhicules électriques et certains hybrides rechargeables

OPTIMISEZ LE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU DE BORNES ÉLECTRIQUES À MONTRÉAL

Le Circuit électrique poursuit l'expansion de son réseau de bornes de recharge partout au Québec.

L'enjeu pour l'expansion du réseau demeure d'identifier des lieux disponibles et stratégiquement pertinents pour les utilisateurs.

Votre expertise et votre implication peuvent être mises à contribution :

• VOTRE ENTREPRISE PEUT DEVENIR PARTENAIRE

Vous avez un espace sur le terrain de votre entreprise pour installer deux bornes de recharge rapide qui peuvent être accessibles en tout temps? Contactez Circuit électrique. L'acquisition et l'installation de bornes rapides seront assumées à 100 % par Hydro-Québec.

En plus de vous assurer d'avoir des bornes à proximité, vous pourriez bénéficier de nombreux avantages. Informez-vous!

• SUGGÉREZ UN EMPLACEMENT

Comme travailleur sur la route, les chauffeurs sont à même d'identifier des endroits stratégiques pour installer des bornes. Vous avez remarqué qu'un site pourrait être intéressant ou observé un besoin important dans un secteur? Faites une recommandation à Hydro-Québec!



**VOICI UNE NOUVELLE FAÇON D'AVOIR DES COURSES DE TAXI À
MONTRÉAL TOUT EN ÉTANT CONFORME AUX NOUVELLES
OBLIGATIONS DE REVENU QUEBEC**

**TELECHARGEZ L'APPLICATION
VECO TAXI CHAUFFEUR SUR
PLAY STORE!**



L'APPLICATION VECO TAXI CHAUFFEUR :

- NE CHANGE EN RIEN VOS HABITUDES DE TRAVAIL.**
- COMPLÈTE L'OFFRE DE SERVICE DE VOTRE RÉPARTITEUR DE TAXI ACTUEL.**
- INTÈGRE LE VECO SEV CERTIFIÉ (SOLUTION D'ENREGISTREMENT DES VENTES) DE PAXI.**
- FAVORISE L'UTILISATION DE VOITURES ÉLECTRIQUES ET DE VOITURES À BASSES ÉMISSIONS.**

Appelez chez PAXI technologies INC. pour plus d'information 514 277-7799



www.vecotaxi.com
www.paxi.ca

STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 2021-2023

Dans les rues de la métropole et à travers les habitudes de déplacement des Montréalais, la Stratégie d'électrification des transports 2016-2020 produit déjà des résultats encourageants. En cinq ans, elle aura concrétisé et accéléré le déploiement de plusieurs mesures. Elle aura permis à Montréal de remporter le Prix Distinction 2017 durant la 10^e édition du Gala des grands prix d'excellence en transport de l'Association québécoise des transports (AQTr), ainsi que le prix «E-Visionary» remis par la World Electric Vehicle Association (WEVA) en 2016.

Avec sa nouvelle stratégie 2021-2023, Montréal engage les membres de la collectivité, incluant l'industrie du transport rémunéré des personnes, dans l'accélération de l'électrification de nos transports collectifs, partagés et individuels et s'attaque aux enjeux émergents de l'électromobilité. Naturellement, l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile y a un rôle important à jouer.

Cette nouvelle stratégie rappelle également que Montréal est active et prompte à réagir pour optimiser les retombées de cette nouvelle forme de mobilité afin de réduire les émissions de GES de la collectivité montréalaise. Elle mise sur le développement de réseaux de transport électriques qui sont accessibles à toutes les Montréalaises et tous les Montréalais, peu importe leur statut socio-économique ou le quartier où ils vivent. Elle permettra également de faire en sorte que l'écosystème économique montréalais tire davantage profit de cette nouvelle mobilité et que ses entreprises et institutions locales soient mises en valeur. Les solutions et innovations proposées doivent être promues et Montréal s'y attèlera.

Pour connaître les grandes orientations de la stratégie et obtenir des précisions sur les bénéfices et les implications de cette stratégie pour l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, le BTM s'est entretenu avec Jonathan Robichaud, conseiller en aménagement de la Division des plans et des politiques du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.



Consultez le document complet de la Stratégie d'électrification sur votre écran :

https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/strategie_electrification_des_transports_2021-2023_finale.pdf

Pourquoi se doter d'une stratégie d'électrification ?

La Stratégie d'électrification des transports 2021-2023 est un jalon important dans l'atteinte des objectifs de réduction de GES de la Ville de Montréal. D'abord, l'électrification des transports est une mesure importante annoncée dans le plan stratégique Montréal 2030 et dans le Plan climat 2020-2030. Alors que le secteur des transports est responsable d'environ 40 % des émissions de GES à Montréal, l'électrification des transports est incontournable pour atteindre les cibles de réduction des GES annoncées par la Ville. Dans le contexte de production énergétique du Québec, une voiture électrique produirait d'ailleurs 65 % moins de GES qu'une voiture à combustion interne sur l'ensemble de son cycle de vie.

L'électrification des transports est aussi un outil reconnu pour réduire le bruit dans certains contextes urbains, améliorer la qualité de l'air et atténuer légèrement l'effet d'îlot de chaleur. L'électrification des transports doit être accompagnée d'autres mesures incontournables pour doter la Ville d'un véritable système de mobilité durable.

Cette stratégie trace le chemin que prendra Montréal pour le développement de l'électromobilité au cours des trois prochaines années. Elle permet de coordonner et prioriser les efforts municipaux en la matière en attendant l'adoption du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), document qui viendra par la suite remplacer cette nouvelle stratégie. Également, la stratégie permet d'être agile face à un secteur en forte transformation, notamment du point de vue technologique et d'adapter l'action municipale aux nouveaux enjeux émergents qui ont changé depuis 2016. Elle permet aussi à la Ville d'accélérer l'électrification des transports en profitant d'un contexte politique provincial et fédéral hautement favorable à l'électromobilité. Du même coup, elle témoigne de la manière dont la Ville entend opérationnaliser certains concepts, actions et cibles proposés par les gouvernements nationaux.

Évidemment, la stratégie soutient la relance économique verte promue par les plans de relance économique de Montréal de 2020 et de 2021. Elle mise entre autres sur le développement d'une filière économique à potentiel élevé pour la région métropolitaine, sur l'amélioration des conditions de mobilité pour les travailleurs et les entreprises montréalaises, sur des déplacements de marchandises plus sobres en carbone et sur la participation de la Ville à l'électrification des transports collectifs, démarche qui engendre actuellement certains des plus gros chantiers de construction au Québec.

Quels sont les principaux objectifs de la stratégie ?

La stratégie contient 61 actions regroupées autour de 7 orientations et 23 objectifs. Ces actions sont essentielles à l'atteinte des cibles de la Ville de Montréal. Pour mesurer l'atteinte des objectifs, des cibles sont fixées, dont plusieurs auront un impact direct sur l'électrification de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. D'ici 2023, ces cibles incluent, entre autres :

- 250 voitures de taxi seront électriques;
- 600 nouvelles bornes de recharges publiques de niveau 2 et 60 bornes de recharge publiques rapides (en visant 40 000 recharges sur des bornes publiques municipales par mois);
- équipements électriques nécessaires à la recharge de véhicules électriques accessibles dans les nouveaux bâtiments multirésidentiels: obligations panmontréalaises au plus tard en 2023 grâce au PUM;
- 84 % des déplacements de la STM réalisés grâce aux modes électriques;
- 25 % à 30 % des services de micromobilité active et partagée seront électriques;
- 5 % à 10 % des véhicules d'autopartage seront électriques;

- 25 % des nouvelles bornes de recharges publiques municipales dans des stationnements municipaux (20 % de celles-ci là où l'accès à la recharge à domicile est le plus difficile);
- amorce du déploiement d'un projet pilote de zone à faible émission à Montréal;
- jusqu'à 13 M \$ pour soutenir l'essor des entreprises montréalaises de l'écosystème de l'électromobilité et de la mobilité durable.

Quelles sont les principales orientations de la stratégie ?

La stratégie inclut sept grandes orientations et pour chacune d'entre elles, au moins une cible a été fixée afin que la Ville puisse mesurer l'atteinte de ses objectifs et, au besoin, adapter ses interventions en cours de route. Les orientations se déclinent ainsi :

- 1. Investir prioritairement dans l'électrification des transports collectifs et faire d'eux la pierre angulaire de l'électromobilité montréalaise.**
- 2. Bonifier les services de mobilité électrique partagée et encourager le remplacement des voitures individuelles par des modèles électriques.**
- 3. Démocratiser l'accès à la recharge pour les propriétaires de voitures électriques.**
- 4. Intensifier les efforts pour encourager l'électrification du transport des marchandises en milieu urbain.**
- 5. Renforcer l'exemplarité, l'agilité, l'ouverture et l'efficacité de la Ville à l'égard de l'électrification.**
- 6. Utiliser les zones à faible émission, puis les zones zéro émission, pour rehausser la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais et accélérer l'électrification des transports.**
- 7. Développer un environnement d'affaires attractif, innovateur et propice à la croissance des entreprises et institutions œuvrant pour l'électrification et l'efficacité énergétique des transports.**

En 2016, parmi les mesures proposées, la Ville de Montréal avait notamment pour objectif d'offrir un réseau de près de 1000 bornes de recharge desservant l'ensemble de son territoire pour 2020. Compte tenu des enjeux issus de la pandémie, la Ville a travaillé fort pour atteindre cet objectif mais elle a pris quelques mois de retard dans le déploiement des bornes publiques. Les 1000 bornes promises par la Ville de Montréal seront toutes installées d'ici le début de l'automne.

La Ville de Montréal poursuivra-t-elle l'expansion du réseau de bornes de recharge ?

Oui. Cet objectif est enchâssé dans la stratégie d'électrification des transports. En plus des 1000 bornes de type 2, la Ville collaborera avec Hydro-Québec pour que 100 bornes de recharge rapide soient aussi implantées sur le territoire montréalais d'ici 2025. Ces bornes, encore peu nombreuses à Montréal, permettront de répondre à un besoin important, notamment pour l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Beaucoup de ces bornes seront implantées en grappe dans des pôles de recharge, c'est-à-dire des emplacements où plusieurs types de bornes seront offertes. En 2021, la ville prévoit déjà l'implantation de 5 de ces pôles. Elle entend aussi impliquer davantage les entreprises et institutions montréalaises afin qu'elles participent également au développement du réseau de bornes de recharge publique pour les Montréalais ou les travailleurs. Ce faisant, la Ville espère qu'un nombre encore plus grand de bornes sera déployé, notamment dans les stations-service, les épiceries ou les secteurs commerciaux et touristiques de la ville.

Quels sont les types de bornes qui seront installées ?

La Ville installe des bornes de type 2 et continuera à le faire. Ces bornes sont déployées sous la bannière du Circuit électrique. La recharge de niveau 2 s'effectue à l'aide de bornes de 7 kW qui sont installées par la Ville le long des rues et dans les stationnements municipaux. Elles sont aussi développées par des tiers dans les stationnements d'entreprises montréalaises. Il s'agit du même type de bornes qu'on peut aussi faire installer à la maison sur un circuit à 240 volts. Ces bornes sont parfaitement adaptées à la recharge sur de longues périodes, par exemple la nuit, ou lors d'un arrêt prolongé. Sur une période variant d'une à trois heures, selon le modèle de voiture, elles permettent de récupérer 40 km d'autonomie.

Les bornes de recharge rapides, également essentielles pour l'électrification des transports et particulièrement intéressantes pour l'industrie du taxi, sont implantées par Hydro-Québec, avec la collaboration de la Ville. La recharge rapide s'effectue au moyen de bornes de recharge à courant continu (BRCC). Elles sont accessibles seulement dans les réseaux de recharge publics, comme le Circuit électrique. Seuls les véhicules entièrement électriques munis d'un adaptateur CHAdeMO ou Combo peuvent utiliser la recharge rapide. Ce n'est pas le cas des véhicules hybrides rechargeables, sauf exception. Les bornes de recharge rapide sont offertes grâce à des bornes de 25, 50 ou 100 kW. Selon la puissance de la borne à recharge rapide, la récupération de 40 km d'autonomie peut prendre entre 8 et 30 minutes.



Quels sont les principaux enjeux en matière d'électrification du territoire ?

L'électrification des transports dépend de plusieurs facteurs. Deux sont particulièrement importants pour l'industrie du transport rémunéré des personnes :

- D'abord, les enjeux relatifs à l'accès aux véhicules qui est notamment influencé par des facteurs comme le prix des véhicules, leur coût d'utilisation ainsi que la disponibilité et la variété des modèles.
- Ensuite, il y a les enjeux relatifs à l'autonomie des véhicules et d'accès à la recharge. En effet, comme pour les véhicules à essence, les électromobilistes doivent pouvoir compter sur une autonomie suffisante et un accès facile à la recharge qui leur permet de recharger à la maison ou lors de déplacement. Les bornes de recharge publiques constituent une alternative à la recharge à la maison.

Dans ces deux cas, des incitatifs de toutes sortes seront offerts par la Ville dans les trois prochaines années afin d'atténuer ces enjeux. Ces mesures s'ajouteront aux nombreux incitatifs déjà offerts par les gouvernements du Québec et du Canada.

Quels sont les bénéfices pour les chauffeurs de transport rémunéré de cette stratégie d'électrification ?

De manière générale, la stratégie mise sur le développement et la valorisation d'une diversité de modes de transport électrique. Elle ne compte pas exclusivement sur l'électrification des véhicules personnels. Cela passe inévitablement par une augmentation de l'offre de taxis électriques. Ce type de service de mobilité fait partie de l'ADN de Montréal et la ville entend continuer de soutenir son développement en misant entre autres sur l'électrification. Des actions et cibles visent spécifiquement le développement de cette industrie. Parmi les mesures concrètes, la stratégie permettra :

- À la Ville de doubler l'offre actuelle de bornes de recharge publiques de niveau 2 et de développer l'offre de bornes à recharge rapide. C'est une action clé pour garantir aux chauffeurs de véhicules électriques un accès rapide à une solution de recharge, notamment lors des heures d'opération des véhicules. Les pôles municipaux de recharge seront particulièrement intéressants pour les chauffeurs de véhicules électriques, car on pourra y trouver plus facilement une borne libre.
- La mise sur pied d'un groupe de travail chargé d'explorer les autres solutions pour pérenniser et accélérer l'électrification de la flotte de véhicules servant au transport rémunéré des personnes à Montréal. Avec les représentants de cette industrie, Montréal espère pouvoir mettre en place des mesures appropriées pour répondre à leurs besoins particuliers.

Quelles sont les actions qui peuvent être prises par l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile pour participer à la réalisation des objectifs ?

Naturellement, faire le choix d'un modèle électrique ou hybride rechargeable lors du remplacement d'un véhicule arrivé en fin de vie est la meilleure solution envisageable. La Ville demeure consciente des défis qui subsistent en ce sens et c'est pour cette raison qu'elle entend trouver des solutions à ces enjeux avec les représentants de l'industrie.

PRINCIPALES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 2016-2020

Depuis le lancement de la stratégie initiale en 2016, la Ville de Montréal a fait un bond significatif en matière d'électromobilité. Les actions entreprises livrent aujourd'hui des résultats intéressants pour l'ensemble de la collectivité montréalaise, lui permettant d'assumer un rôle de leader et concourent à un avenir durable. Parmi les principales réalisations, mentionnons notamment :

- Le nombre de véhicules électriques immatriculés sur son territoire a été multiplié par près de 10 depuis le début de l'année 2016. On en comptait près de 10 847 au 31 décembre 2020.
- Parmi son propre parc de véhicules, Montréal a remplacé 226 véhicules sous-compactes à moteur thermique par des véhicules électriques et 177 autres véhicules spécialisés comme des surfaceuses ou des aspirateurs de rue dans le cadre de sa Politique verte du matériel roulant 2016-2020. Pour exploiter ces véhicules, elle a déployé des bornes de recharge dans les immeubles municipaux.
- La Ville a adhéré au Circuit électrique, le plus important réseau de recharge public du Québec, et déployé, à ses frais, un réseau de près de 1000 bornes de recharge publiques, faisant d'elle la première ville canadienne en la matière et une première de classe nord-américaine. Quelque 211 000 recharges ont été faites sur ce réseau en 2020.
- La Ville a soutenu la bonification du service du réseau de métro et d'autobus électriques avec le soutien financier octroyé pour l'achat des nouveaux trains Azur et d'autobus 100% électriques qui sont exploités sur la ligne 36-Monk.
- La Ville a collaboré à la réalisation du plus grand projet de transport collectif québécois des 50 dernières années, le Réseau express métropolitain : 100% électrique, 67 km, 26 stations, dont 19 sont à Montréal.
- Montréal a accéléré l'avènement de solutions innovantes en mobilité électrique et intelligente en créant en 2017 l'organisme Jalon MTL (sous le nom d'Institut des transports électriques et intelligents). Jalon MTL a notamment participé aux déploiements des navettes autonomes électriques montréalaises et du projet pilote de livraison urbaine écologique Colibri.

Programme clients-mystères 2021

RAPPORT DE MI-ÉTAPE : DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS POUR L'INDUSTRIE

Comme c'est le cas depuis plusieurs années maintenant, le BTM procède à des évaluations continues de la qualité du service et de l'expérience cliente offerte par l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile au moyen de son programme clients-mystères. Le BTM ayant reçu le rapport de mi-étape, nous vous faisons état des faits saillants afin de souligner les bons coups de l'industrie et de vous communiquer les principales attentes des clients cette année.



D'entrée de jeu, malgré les chamboulements liés à la COVID-19, c'est avec fierté que nous vous informons que la performance de l'industrie obtient actuellement une note globale de 92 %. Il s'agit d'une légère augmentation de 0,2 par rapport à 2020. De plus la note demeure au-delà de la norme visée de 90 %, ce qui est fortement appréciable! Les résultats obtenus dans le cadre de ce rapport de mi-étape témoignent des efforts soutenus et des différentes initiatives déployées pour assurer une offre de service sécuritaire et de qualité.

Le Net Promoter Score (NPS), un indicateur à suivre attentivement

Le Net Promoter Score (NPS), un outil qui mesure le désir de recommander un service à des proches, est un indicateur prisé par le BTM. Il témoigne de la confiance et de la perception générale de la population à parler positivement de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. À la mi-étape (voir le tableau de la page suivante), le score demeure élevé, et légèrement en hausse par rapport à 2020 qui représentait une année record.

Améliorez votre score : 4 éléments prioritaires à mettre de l'avant!

Pour maintenir un score fort et encourager la clientèle à recommander le service, certains critères ont une importance prioritaire. Ce sont les critères d'évaluation les plus importants selon la clientèle. Pour obtenir un meilleur impact sur la propension des clients à recommander le service de transport rémunéré de personnes par automobile à Montréal, les chauffeurs doivent porter une attention toute particulière à :

- La courtoisie et l'attitude générale du chauffeur (importance de saluer la clientèle);
- Le temps d'attente raisonnable avant de monter à bord;
- L'acceptation du paiement par carte sans hésitation;
- La propreté intérieure et extérieure du véhicule.

Quelques faits saillants

Les évaluations sont basées sur cinq grandes catégories liées à un transport. Chacune des catégories présente plusieurs critères à évaluer par les clients-mystères.

Afin de vous donner un aperçu de la perception de la clientèle, voici les principaux faits saillants observés à la mi-étape :



CATÉGORIES	FORCES DE L'INDUSTRIE	OPPORTUNITÉS D'AMÉLIORATION
<p>1</p> <p>COMMANDE (INCLUANT HÉLAGE)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les chauffeurs hélés sur la route ou au poste d'attente répondent facilement et adéquatement aux demandes. • La courtoisie et la sympathie des employés au téléphone sont appréciées et remarquées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le temps d'attente raisonnable avant de monter à bord ne devrait pas dépasser les 6 minutes, particulièrement lorsque la commande a été faite par application et qu'il n'est pas possible de suivre l'arrivée du véhicule en ligne.
<p>2</p> <p>MONTÉE À BORD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le stationnement est sécuritaire et adéquat. • Le démarrage du taximètre se fait après l'indication de la destination. • L'accueil est courtois et implique un contact visuel et un sourire. • La propreté extérieure et intérieure du véhicule. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les clients apprécient lorsque le chauffeur les assiste pour déposer des paquets dans le coffre (dans le contexte pandémique, nous comprenons que cet aspect peut être plus complexe à mettre en œuvre).
<p>3</p> <p>PENDANT LA COURSE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La conduite du chauffeur est sécuritaire et adaptée à la circulation pour rendre le voyage confortable. • Le voyage est agréable (le client n'est pas incommodé par la radio, la température, l'odeur). • Le chauffeur ne mange pas et n'utilise pas son cellulaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les clients apprécient savoir que le chauffeur a pris le meilleur chemin. Il est recommandé de valider avec eux le choix d'itinéraire.
<p>4</p> <p>DESCENTE ET PAIEMENT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le chauffeur accepte le paiement par carte sans hésitation et sans frais supplémentaires. • Les salutations sont courtoises et incluent des remerciements. • Le stationnement est sécuritaire et adéquat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cas d'équipement dans le coffre arrière (bagages, poussette), les clients apprécient qu'on leur offre de l'assistance.
<p>5</p> <p>ATTITUDE GÉNÉRALE DU CHAUFFEUR</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le chauffeur qui aime son travail: souriant, agréable, professionnel, discret, courtois et respectueux. • Propreté et confort du véhicule. • Conduite sécuritaire. • Conversation amicale. • Respect de l'envie de parler ou non du client durant le trajet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les clients aiment lorsque le chauffeur conserve une attitude positive, peu importe la durée de la course. • Plusieurs clients apprécient que le chauffeur se soucie de l'importance de porter le masque s'il est demandé par le client.

Une évaluation impartiale et objective

Au cours de l'année 2021, ce sont environ 700 évaluations qui doivent être effectuées de jour, de soir et de fin de semaine (réparties par trimestre afin de prendre en considération le facteur de saisonnalité) auprès de chauffeurs travaillant pour des répartiteurs et des répondants ainsi qu'auprès de chauffeurs indépendants.

Les clients-mystères sont issus de différents groupes d'âge, une façon de s'assurer que la qualité du service soit mesurée de façon impartiale et objective. Précisons que le nombre total d'évaluations est un peu plus bas que ce qui avait été prévu initialement. Cette diminution est attribuable au contexte de la COVID-19 qui a généré une baisse des déplacements de la population. Cela dit, le nombre d'évaluations et leur répartition, combinés aux méthodes d'évaluation statistiques, nous permettent de conclure à des résultats fiables et représentatifs.

Finalement, mentionnons que pour l'année 2021, le questionnaire des clients-mystères a été revu afin d'être aligné aux objectifs de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

LA COMMANDE PAR APPLICATION : UNE OPTION À COMMUNIQUER AUX USAGERS

- Nous remarquons que les clients-mystères commandent majoritairement leur véhicule par téléphone.
- Vous avez une application utilisable par la clientèle pour commander un taxi?
- Nous vous encourageons à en faire la promotion et à faire connaître cette option aux usagers!

Plus l'application est simple et facile d'utilisation : plus les clients-mystères ont mentionné leur appréciation de l'outil!

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



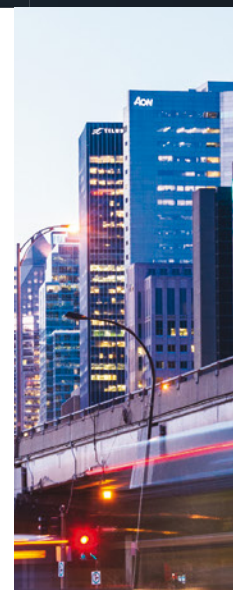
VOS DETTES
D'ENTREPRISE
SONT COUVERTES*



RECEVEZ
JUSQU'À
1000\$/MOIS**



Assurances



UN TRANSPORT, UNE FACTURE.

Entrée en vigueur des mesures
sur la facturation obligatoire
dans votre industrie :

1^{er} novembre 2021



À partir de cette date, vous devrez

- remettre une facture papier ou électronique à vos clients à la fin de chaque course ;
- transmettre des renseignements prescrits à Revenu Québec par l'entremise d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) certifié.

REVENU
QUÉBEC



Pour plus d'information :

revenuquebec.ca/facturation-obligatoire

Rappel à l'industrie

FACTURATION OBLIGATOIRE



Revenu Québec souhaite vous rappeler que les mesures sur la facturation obligatoire dans l'industrie du taxi entreront officiellement en vigueur le 1^{er} novembre 2021

Si vous êtes l'exploitant d'une entreprise de taxi, vous devrez, à partir de cette date :

- remettre une facture papier ou électronique à vos clients à la fin de chaque course;
- transmettre des renseignements prescrits à Revenu Québec par l'entremise d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) certifié.

Engagez vos dépenses avant le 31 octobre 2021

Si vous devez mettre à jour, acquérir ou installer des équipements afin de vous conformer aux mesures sur la facturation obligatoire, notez que la date limite pour engager vos dépenses en vue d'obtenir une subvention correspondant à 100 % des dépenses admissibles est le 31 octobre 2021.

Par la suite, vous devrez présenter votre demande de subvention au plus tard le 31 janvier 2022 en remplissant le formulaire Demande de subvention pour les exploitants d'entreprises de taxi (VD-350.61.S), disponible à :

- revenuquebec.ca/facturation-obligatoire.

Consultez le site Web de Revenu Québec pour tout savoir

Visitez revenuquebec.ca/facturation-obligatoire pour en savoir plus sur, notamment :

- les personnes visées par les mesures;
- les étapes à suivre pour vous conformer;
- le programme de subvention;
- l'équipement requis;
- la liste des SEV certifiés;
- comment produire et remettre une facture.

Commencez vos démarches dès maintenant

Si ce n'est pas déjà fait, Revenu Québec vous encourage à entamer rapidement vos démarches afin de vous conformer aux mesures sur la facturation obligatoire. Des avertissements pourraient être donnés ou des constats d'infraction pourraient être délivrés à partir du 1^{er} novembre 2021.

Vous ne trouvez pas les réponses à vos questions dans notre site Internet? Contactez notre service à la clientèle en composant l'un des numéros suivants :

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

Nous vous remercions de votre collaboration dans le cadre de la mise en œuvre des mesures sur la facturation obligatoire dans votre secteur d'activité.



SPINELLI
LACHINE

5 AVANTAGES POUR L'INDUSTRIE DU TAXI



RABAIS TAXI SPINELLI

applicable sur les véhicules neufs.

15%

de rabais

sur les pièces et la main-d'œuvre lors de réparations mécaniques seulement.
(Vidanges d'huile exclues.)

GARANTIE

2 ANS OU 40 000 KM

sur les pièces et la main-d'œuvre.

SERVICE EXPRESS

adapté à votre horaire et votre budget.

PROFITEZ D'UN REPAS GRATUIT*

pendant que vous attendez votre véhicule.

Ouvert du lundi au samedi

spinellitoyotalachine.com
514 634-7171

Visitez Spinelli Toyota Lachine pour tous les détails. Offres applicables aux détenteurs de permis de travail du Bureau du Taxi et remorquage Montréal. Sur présentation de documents officiels indiquant le numéro de TPS et TVQ. *Le repas comprend un plat du jour et une boisson du lundi au vendredi de 8 h à 14 h au Café Spinelli chez Spinelli Toyota Lachine.



Amendement à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*

Inspections et enquêtes

Le BTM souhaite vous rappeler qu'un amendement important a été apporté en juin à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* et permettant aux cours municipales de traiter les poursuites pénales.

Cela signifie que le traitement des dossiers de contraventions se fera maintenant dans les cours municipales (plutôt qu'à la Cour du Québec).

Ce changement optimisera les façons de faire quant au travail d'encaissement réalisé par les inspecteurs du Bureau du taxi de Montréal et contribuera à préserver un service uniforme et sécuritaire pour tous les usagers de la route sur le territoire de la métropole.

Nous vous rappelons que le BTM est reconnu comme mandataire dans l'exécution d'un mandat de contrôle et surveillance, et que ses inspecteurs sont désignés pour faire respecter la Loi et ses règlements.

Communications et informations

Au cours de la dernière année, considérant les nombreux changements issus de la nouvelle loi, un travail d'accompagnement et d'information a également été effectué par les inspecteurs sur la route. Nous vous invitons à continuer à les consulter pour clarifier des incertitudes et assurer votre pleine conformité à la Loi.

Vous pouvez aussi communiquer avec le BTM au 514 280-6600 ou à bureaudutaxi@ville.montreal.qc.ca.

Registre des taxis

UNE OPPORTUNITÉ ET UNE RESPONSABILITÉ!

Le Registre des taxis représente un outil exceptionnel pour augmenter la visibilité de l'industrie du taxi à Montréal auprès d'une clientèle intéressée. Mis en place par la Ville de Montréal afin de soutenir l'industrie du taxi à se positionner dans la mobilité intégrée et à faire face à la concurrence de manière concertée, le Registre pourra également contribuer à la multiplication des demandes de service.

Optimiser les usages du Registre

Récemment, nous vous informions que dans une perspective d'amener encore plus loin l'usage du Registre des taxis, le BTM s'était joint à Mobility Data, dans le cadre du programme *General On-Demand Feed Specification (GOFS)*, un projet innovateur visant à développer une interface de programmation d'applications.

Ultimement, ce projet permettra d'intégrer les services de transport rémunéré de personnes par automobile dans différentes applications. L'objectif du projet est de fournir de meilleures informations aux voyageurs. Au cours des derniers mois, les travaux de cette première phase se sont concentrés sur quatre fonctionnalités principales et prioritaires:

- la découverte des services;
- la description des services;
- la description des services en temps réel;
- la réservation (via des liens profonds) avec une tarification précise.

L'aboutissement du projet devrait voir le jour au cours de la prochaine année.

Mené par Mobility Date, le groupe de travail a réuni 28 parties prenantes à l'échelle internationale pour piloter le projet GOFS. Le groupe de travail est composé d'organisations qui produisent et utilisent de telles données, ainsi que de tiers qui ont hâte de voir le GOFS se développer et être adopté.

C'est votre nom qui sera visible pour la clientèle dans les différentes applications

Rappelons que le Registre des taxis demeure un outil permettant de faire la liaison entre votre système de répartition et les applications de mobilité. Des retombées intéressantes en matière de visibilité et de clientèles sont possibles pour l'industrie du taxi!



Rappel concernant l'obligation de se connecter au Registre des taxis

Nous vous rappelons que 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.

Rappel à l'industrie

RALLONGE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE

Nous vous rappelons que conformément à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, pour être autorisée, l'automobile doit notamment être munie d'une rallonge de ceinture de sécurité compatible avec les ceintures de sécurité dont l'automobile est équipée.



Comment se procurer une rallonge ?

À titre informatif, notez qu'il est possible de se procurer les rallonges, dans des magasins à grandes surfaces (entre autres : Walmart) et en ligne (entre autres : amazon.ca, seatbelttextenderpros.com et lightinthebox.com). Notez que cette liste n'est pas exhaustive. Elle vous est communiquée pour vous aider à vous procurer rapidement la rallonge mais vous pouvez choisir tout autre détaillant.

Nous vous invitons également à contacter votre concessionnaire automobile, dans certains cas, il pourra vous en fournir une.

Toute l'information sur les conditions relatives aux automobiles autorisées est disponible sur le site web du MTQ à :

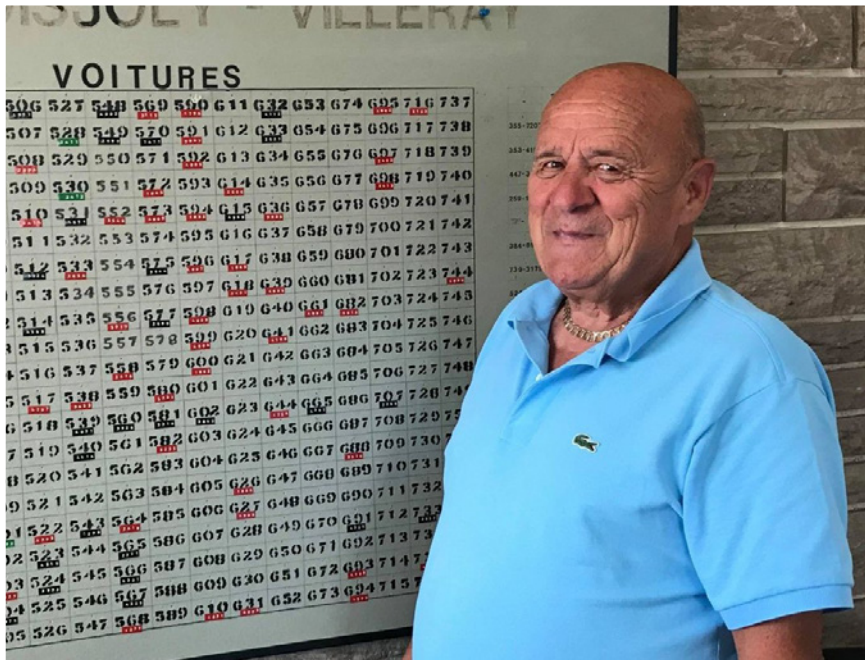
- transport.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/trpa/automobiles-qualifiees/Pages/automobiles-qualifiees.aspx.

An advertisement for GÉNÉRAL TAXIMÈTRE. The background is a black and white checkered pattern. On the left, there is a digital taxi meter with a screen displaying 'SFARE HIRED 8.50' and 'SEXTAS RATE 1.50'. To the right of the meter is a small icon of a taxi. The text 'GÉNÉRAL TAXIMÈTRE' is written in large, bold, black letters. Below it, the website 'WWW.TAXIMETRE.CA / INFO@TAXIMETRE.CA' is listed. At the bottom, the address '1258, Laurier Est, Montréal (Québec) H2J 1H1' and phone numbers '514 523-2681 / SANS FRAIS : 1 888 523-2681 / FAX : 514 523-0113' are provided.

Portrait de l'industrie

BENOÎT VALLÉE

Quand Benoît Vallée est devenu propriétaire de sa compagnie de taxi, il avait en tête de la développer pendant quelques années, revendre et partir à la retraite...



Ouvrir ses œillères

Il faut dire que M. Vallée a l'esprit d'entrepreneur: développer des idées, des nouvelles façons de faire, voilà qui représentent bien sa façon d'aborder son métier. «Si j'aime autant le taxi, c'est qu'il y a toujours de nouveaux défis, j'aime dire qu'il n'y a rien qui ne se fait pas. La question est plutôt comment on va le faire!»

Il nous raconte qu'il a notamment été le premier à offrir des voyages à crédit. «Ça a commencé avec une résidence pour personnes âgées où on devait souvent faire des voyages vers l'hôpital pour des prises de sang. Je me suis rendu compte que le chauffeur devait rentrer à chaque voyage dans la résidence pour faire signer un papier et se faire payer. On a donc commencé les coupons (Taxi co) et ouvert un compte pour la résidence. Moi je payais les chauffeurs et je facturais la résidence à la fin du mois. J'étais très fier d'être le premier! Comme tout changement, la transition n'est pas toujours facile; les chauffeurs n'étaient pas certains au départ de cette méthode, mais on a pris l'habitude. Tout le monde gagnait du temps!»

À l'avant-garde du transport adapté

Cet esprit avant-gardiste, notre interviewé l'a particulièrement démontré lorsqu'il a décidé de se lancer dans l'aventure du transport adapté. En 1995, déjà propriétaire de Taxi Boisjoly et Villeray Taxi, il fonde Taxi Rosemont avec la ferme intention de se développer dans ce secteur. «Avec le

40 ans plus tard, toujours propriétaire, il est aussi passionné de son métier, de sa compagnie et toute son industrie! Investi et dédié durant toute sa carrière, une conversation avec lui est une véritable page d'histoire sur l'industrie! Nous nous sommes entretenus avec lui afin qu'il nous raconte son parcours et nous entretienne sur sa vision de l'industrie du taxi.

En 1976, alors qu'il est contracteur en construction, Benoît Vallée s'achète un permis de taxi pour faire du taxi à temps partiel, l'été, où il a du temps libre. «Dans ces années là ce n'était pas rare de voir des policiers, des pompiers, qui faisaient du taxi à temps perdu la fin de semaine, pour ajouter un petit revenu. On les appelait les *spare!*»

Rapidement, Benoît se sent bien dans cet univers et y accorde plus de temps, jusqu'à investir pour devenir l'un des propriétaires, en 1981, de la

compagnie Boisjoly, chez qui il est chauffeur depuis quelques années. «Boisjoly c'est la plus vieille compagnie de taxi à Montréal. Avant mon arrivée, les premiers propriétaires, transportaient le pain et la glace, ils faisaient le service de courrier et faisaient même les mariages avec leurs limousines. Lorsque j'ai commencé comme chauffeur, on était 17 véhicules à faire du taxi. De fil en aiguille, on a travaillé fort pour développer différents marchés» nous explique celui qui est devenu propriétaire unique de la compagnie en 2000.

transport adapté, j'ai vu la possibilité de rentabiliser le travail du chauffeur, offrir un horaire sûr et stable. C'était aussi l'occasion de répondre à un besoin essentiel, de participer aux droits des personnes à mobilité réduite et de devenir *leurs jambes*. Cela dit, à l'époque, le transport adapté était un service marginal pour l'industrie du taxi et le faire croître n'a pas été sans embûches!

« Je me rappelle, à l'époque j'ai acheté, en Arizona, 10 véhicules de transport adapté et les gens disaient que j'étais fou, que la demande n'était pas assez forte! Moi j'y croyais. J'ai souvent répété qu'il faut essayer d'avoir de l'ouverture, voir plus loin que le bout de son nez! D'ailleurs j'ai toujours réussi à faire travailler tous les chauffeurs. Nous avons collaboré avec la STM et avec le temps, il est devenu clair que c'était avantageux, plus flexible et moins coûteux, pour les sociétés de transport d'utiliser les véhicules de taxi plutôt que les autobus. »

C'est ainsi que la demande devient de plus en plus grande, mais la transition ne se fait pas en criant ciseaux. Le propriétaire ajoute: « On appelait, on suppliait même, d'autres compagnies pour qu'elles viennent nous aider! Mais plusieurs compagnies ne croyaient pas que ça pouvait intéresser les chauffeurs. C'est vrai que le travail du chauffeur de transport adapté est différent de celui de chauffeur régulier et qu'il y a eu un travail pour changer la mentalité et l'approche spécialisée de ce type de transport. Ce n'est pas tous les chauffeurs qui peuvent faire ce métier, il faut vraiment avoir la passion! Le transport adapté fonctionne sur un horaire stable et on ne peut pas se permettre de ne pas être présent pour une commande. L'utilisateur dépend de nous, du chauffeur, et ne peut pas utiliser un autre type de transport. »

« Au cours des années, on a collaboré avec la STM pour que les chauffeurs soient guidés et encadrés. » nous indique celui qui rappelle que le travail

LES 5 PME

BOISJOLY TAXIS
UNE COURSE FRUCTUEUSE
DANS LES RUES DE MONTRÉAL

Yvon LAPRADE

Bien plus qu'une simple compagnie de taxis qui transporte les clients pressés d'un bout à l'autre de la ville, Boisjoly Taxis, avec ses 1 000 chauffeurs et ses 400 voitures, constitue un rouage important pour les hôpitaux et divers services publics.

Avec les années, cette PME de taxi a développé un nouveau type de services: les chauffeurs sont appelés, à l'occasion, à transporter des veins d'un hôpital à l'autre, et à leur arrive fréquemment de transporter des blessés de sang pour la Croix-Rouge.

L'abord une compagnie de limousines spécialisée dans les mariages et les funérailles, à ses tout débuts, Boisjoly Taxis est devenue, grâce à la diversification des activités au cours des dernières années, l'une des plus importantes compagnies de taxis de la ville.

« Nous sommes bien loin du taxi de campagne, avec une petite cabane et un téléphone, à l'angle des rues Chamby et Ontario », souligne le président de Boisjoly Taxis, Benoît Vallée, en parlant de cette entreprise fondée au début des années 70 par la famille Boisjoly.

Cet homme d'affaires de 41 ans a pris la direction de l'entreprise en 1993.

Il a vite constaté que Boisjoly Taxis avait besoin de nouveaux pour s'attacher à de nouveaux marchés.

« J'ai alors commencé à faire le tour des entreprises pour leur offrir nos services. »

« Je leur ai proposé de transporter leurs employés en leur faisant crédit. »

« Cette façon de travailler avec des billets de taxi a fait grimper les ventes de l'entreprise. »

« Les crédits de taxi atteignent plus de 150 000 \$ par mois », précise Benoît Vallée.

Le président de cette PME de la rue Boasblanc se définit davantage comme un administrateur qu'un « gars de taxi ».

Benoît Vallée n'est cependant pas seul à l'ère de son véhicule financier: son associé est un acheteur-sour Françoise Trépanier, tandis que sa sœur, Ginette Vallée, travaille comme réparatrice.

« Nous sommes d'abord une entreprise familiale où tous s'impliquent. »

« Mais on ne s'ingénierait pas gestionnaire d'une compagnie de taxis. Il faut y mettre les hommes et garder le contact avec les gens qui travaillent pour nous. »

« Ce qui fait notre force, c'est notre image et notre crédibilité. Malgré la récession, nous avons réussi à maintenir nos revenus de 10 %, tandis que des compagnies de taxi faisaient faillite. »

« Nous évoluons dans une industrie où l'équilibre est fragile. Voilà pourquoi nous nous efforçons de maintenir des liens d'affaires avec nos clients », mentionne le président.

Benoît Vallée voit d'ailleurs ses chauffeurs comme des « commissionnaires », voire des messagers qui sont à la portée du client dans les trois minutes qui suivent l'appel à la centrale téléphonique de Boisjoly Taxis.

« Si les gens appellent le taxi, c'est parce qu'ils veulent que ce soit vite, pour le livraison de colis ou pour toute forme de service. Autrement, ils appellent une firme de messagerie. »

« Nous avons même des clients qui appellent un taxi pour se faire livrer le journal ou pour récupérer des livres », souligne-t-il.

Boisjoly Taxis se veut une entreprise - pas comme les autres - à savoir: 20 % des bénéfices d'affaires, qui atteignent les 4,5 M\$, est alloués à partir des livraisons de colis ou de transport de clients d'affaires.

« Juste en compagnie de taxi, notre facturation s'élève à 2 M\$ par an. C'est dire à quel point nous travaillons avec des clients commerciaux et institutionnels. »

« Nous avons par exemple des stands près des hôpitaux et nous transportons quotidiennement les employés de Bell Canada », mentionne-t-il.

de taxi reconnaissent maintenant qu'ils ont un travail professionnel à accomplir.

« Nous sommes beaucoup plus sérieux quand vient le temps de confier un volant à un nouveau chauffeur », souligne Benoît Vallée.

Boisjoly Taxis regroupe 170 propriétaires qui possèdent 400 véhicules. Environ 1 000 chauffeurs sont appelés à conduire les véhicules.

« À l'exemple des franchises, ce genre de licence nous coûte et nous leur fournissons les services », dit-il.

Pour faire partie du club et bénéficier des services de réparations d'appels, il est coté 150 \$ par mois par voiture-taxi.

Le président Vallée admet par ailleurs que le point tournant, dans la croissance de son entreprise, a été l'acquisition de la firme Villeneuve Taxis, en 1970.

« Notre territoire s'est élargi considérablement depuis. Nous avons maintenant un réseau illimité. Les chauffeurs en bénéficient », soutient-il.

Un permis de taxi vaut aujourd'hui 50 000 \$. Un chauffeur de taxi qui travaille beaucoup peut, selon Benoît Vallée, gagner jusqu'à 40 000 \$ par an.

« C'est un métier très qui ne tient pas compte d'une feuille de déduction », précise cependant le président de Boisjoly Taxis pour éviter de déclencher une guerre de chiffres sur les véritables salaires payés par l'industrie.

UNE INDUSTRIE PLUS CIVILISÉE

Sans aller jusqu'à demander à ses chauffeurs de travailler en veston-cravate, Benoît Vallée, président de Boisjoly Taxis, insiste pour que ses employés se conduisent de façon civilisée avec les clients qui louent leurs services, le temps d'une course dans les rues de la ville.

Yvon Laprade

« Il y a eu, bien sûr, par le passé, des incidents regrettables qui ont impliqué des chauffeurs de taxi et leurs clients. »

« Mais le climat s'est beaucoup amélioré au cours des dernières années. »

« Ceux qui possèdent un permis

© BENOÎT VALLÉE

de ces chauffeurs est excellent et qu'il doit être valorisé. Évidemment, la technologie ayant grandement évolué, ce fut aussi un bon coup de pouce! Il ne faut pas oublier que selon le handicap de la personne, le chauffeur doit aussi s'adapter à ses besoins. « Par exemple, avant, le *dispatch* donnait par radio les informations à savoir et souvent le chauffeur les enregistrait pour les réécouter avant d'arriver. Aujourd'hui l'info rentre sur la tablette. Le chauffeur peut prendre connaissance facilement des besoins des usagers. Ça l'aide à bien faire son travail. »

Le transport adapté est aujourd'hui un important pan de l'industrie et qui fonctionne très bien. « À Montréal, le marché est immense. La STM a développé un excellent système, c'est très bien géré. La méthode de travail est rentable pour le gouvernement, les contrats et méthodes de travail sont bénéfiques pour les compagnies et les chauffeurs et le service répond à un réel besoin humain. Tout le monde y gagne! » conclut-il.

Une réputation précieuse

«Toute ma vie, j'ai essayé de prendre le temps pour expliquer ma vision mais aussi de comprendre l'industrie: comment ça fonctionne, quels sont les problèmes», nous mentionne celui qui aura participé à différentes tables de concertation du BTM, avec le C.P.C.D.I.T, de même qu'avec la STM. «Je me suis impliqué, car j'avais l'objectif de participer à donner une valeur à l'image du taxi.

«Avec le BTM, oui les règles pouvaient sembler sévères, ça ne fait pas toujours notre affaire mais au final je crois que c'est ce que ça prenait. À l'époque, faire du taxi, ça pouvait être dangereux, pour les chauffeurs, pour des clients aussi parfois. Par exemple, quand Richard Boyer est arrivé, il a été visionnaire, il a fait de grandes choses, juste à penser à toute la question du racisme à laquelle il s'est attaqué. L'arrivée du BTM a aussi signifié que les compagnies comme les chauffeurs de taxi avaient des normes à respecter. Cela a permis d'introduire une réputation plus professionnelle et plus positive de l'industrie.»

D'ailleurs, pour Benoît Vallée, à la suite des changements législatifs, il faudra faire attention à conserver la réputation de l'industrie et qu'on ne perde pas cette image qui s'est construite au fil des années. «Maintenant que l'accès est plus facile pour les chauffeurs, il faudra s'assurer qu'on ne revienne pas à un ancien temps! De plus, il y a lieu de valider si le consommateur pourra toujours avoir accès à un service à un prix raisonnable... ça veut dire vérifier qu'il n'y a pas un surplus de véhicules dans certaines zones et un manque dans d'autres et à toute heure; ça veut dire aussi de vérifier que la commande par application ne puisse créer une fausse pénurie de chauffeurs qui fasse augmenter les coûts pour le consommateur et de trouver une façon de vérifier que le chauffeur dans le véhicule est bien celui annoncé maintenant qu'il n'y a plus de *pocket*

et beaucoup de commandes par applications... Je ne suis pas contre le changement mais connaissant l'industrie, plusieurs normes étaient instaurées pour une raison. En particulier à Montréal où le marché est tellement grand, différent et où on peut rapidement perdre le contrôle. Parfois ça me choque qu'on ait fait fi de tout ce qui avait été mis en place pour pouvoir gérer les spécificités de Montréal. J'ai plusieurs inquiétudes — pas nécessairement pour moi, ma carrière est faite — mais pour la relève, pour l'avenir... ce sera à suivre lorsqu'on se sortira de la pandémie.»

Avoir du plaisir

En parlant de sa carrière, Benoît Vallée réitère qu'il a aussi été chanceux de travailler avec des employés professionnels, fidèles, ayant à cœur le travail bien fait, notamment sa sœur répartitrice pendant 25 ans, un métier tellement exigeant à l'époque! D'ailleurs, l'importance d'aimer ce que l'on fait est revenue souvent en discutant avec Benoît Vallée.

Après 40 ans de carrière, il nous dit: «La relève est là, j'ai maintenant un associé, Jebrine Kabalan. Il y a aussi ma femme, France Beauchemin et ma fille, Kim Gendron qui reprennent les rennes. Nous sommes vraiment très fiers de cette relève familiale! Moi je reste car je m'amuse encore, sinon je ne viendrais pas au bureau. Travailler dans le taxi, c'est un beau métier! C'est jamais ennuyant! Comme propriétaire, on ne peut pas gérer en limitant les chauffeurs comme s'ils travaillent dans un bureau. La liberté est dans l'ADN du taxi. Toutefois, ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas travailler à mettre en place un encadrement pour que le service offert ne soit pas d'une grande qualité. Je crois en l'importance d'un code éthique, de la formation et de la diplomatie et du respect du client. Chez nous, je crois que nous avons réussi à trouver un équilibre qui nous permet d'offrir un excellent service et que tous s'en sortent gagnants.»

Un taxi qui peut tout faire!

Pour M. Vallée, le service à la clientèle est fondamental et le taxi est là pour rendre service à la mesure des moyens et des besoins du client. «Le développement d'affaires, c'est une chose sur laquelle j'ai toujours mis de l'emphase: donner plus de services aux clients et plus de travail aux chauffeurs! D'ailleurs, avant, tout ce qui était urgent à transporter pouvait passer par l'industrie du taxi. Par exemple, c'est souvent arrivé qu'on livre vers les hôpitaux du sang ou quelques fois des reins pour une transplantation. On faisait la livraison de l'hôpital de Montréal jusqu'à celui de Québec par exemple, et arrivé en ville on appelait la police pour qu'elle nous escorte! Un autre exemple, dans les années 1980, on payait 100 000 \$ pour mettre nos taxis sur le parking de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et 50 000 \$ pour Notre-Dame! C'était un service exclusif, mais on payait pour être là! Ça a pris des années à être là et à démontrer notre importance avant que ce service soit offert à la population et que nous n'ayons plus à payer.»

En conclusion, pour cet homme de passion, l'important est de se rappeler que même si l'industrie change, se modernise et que de nouveaux outils sont mis à notre disposition, l'idée que l'industrie et les chauffeurs de taxi peuvent répondre à une panoplie de besoins urgents, essentiels et diversifiés doit rester. Pour cela, il ne faut jamais oublier d'ouvrir ses yeux et de voir plus loin que le bout de son nez! ■

Entrevue avec M. Evens Abellard B., Ing.

LE PROJET SYNERGY

L'électrification des véhicules est une préoccupation de plus en plus présente en matière de mobilité. Aussi, depuis quelques années, plusieurs de projets se développent afin de répondre à une demande croissante dans ce domaine. Dans le cadre de ce numéro, nous nous sommes intéressés au projet du Centre de mobilité Synergy ayant récemment démarré ses activités.

Projet collaboratif et inclusif, le Centre de mobilité Synergy vise à devenir un pôle de mobilité et à faciliter l'accès à des véhicules électriques et hybrides, principalement pour les chauffeurs du transport rémunéré de personnes par automobile. La mission de l'organisation, ultimement, demeure l'accélération de l'électromobilité tout en couvrant les multiples besoins des acteurs de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Pour ce faire, plusieurs partenaires collaborent dans ce projet à caractère communautaire. Nous nous sommes entretenus avec l'un des principaux développeurs du projet, M. Evens Abellard B., Ing.



M. Abellard est ingénieur de formation. D'aussi loin qu'il se rappelle, il a toujours eu une passion pour l'électrique et l'électronique. Déjà, enfant, dans son Haïti natale, il s'amusait à confectionner des téléphones fonctionnels pour son entourage et ses amis. Au début des années 1990, il s'inscrit en génie électronique à l'École de technologie supérieure à Montréal, d'où, il sortira diplômé, en 1992. Par la suite, cet intérêt pour les TI ne le quittera jamais.

Actuellement gestionnaire de projets chez Hydro-Québec, il a également travaillé comme consultant auprès de Bell, CGI, la Caisse de dépôt et placements du Québec en plus de participer au démarrage et au pilotage d'entreprises en télécommunications au Canada et aux États-Unis. Il a aussi, par le passé, développé sa franchise de Public mobile.

Passionné de technologies et de stratégies d'affaires, il continue à mettre à profit son expertise d'ingénieur auprès d'entreprises, dont, plus récemment pour le Centre de mobilité Synergy. L'équité et l'inclusion sont au cœur de ses valeurs.



D'où vient l'idée du projet Synergy ?

Depuis un certain temps j'avais un intérêt pour l'électrification et je me suis intéressé à la conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques. De cet intérêt a découlé une série d'études de marché et de recherche pour comprendre les composantes d'un système de motopropulsion électrique. En collaboration avec le groupe X3R s'est ajouté l'aspect mécanique et de nos échanges est née une première idée.

C'est dans ce cadre que nous avons discuté avec un regroupement de chauffeurs de taxi qui ouvraient un garage. Après analyse, pour assurer la viabilité du projet, il était approprié de combiner nos forces. En discutant, il nous semblait évident que l'on devait inclure l'aspect électrique, un élément majeur et avantageux pour des gens qui travaillent sur la route comme les chauffeurs de taxi ! Le garage nous semblait pertinent, car la maintenance d'un véhicule va toujours être essentielle, mais l'accélération de l'électrification était aussi un aspect qui devait être couvert.

À partir de là on a monté un concept avec un consortium pour que le projet fonctionne et surtout pour que ça reste un projet à caractère social qui répond aux besoins particuliers de l'industrie du transport rémunéré.

En quoi consistent les activités du Centre de mobilité Synergy ?

Le projet a plusieurs volets, qui participent tous à une économie circulaire et qui contribuent à répondre à divers besoins. Le principe d'une économie circulaire est qu'on récupère des véhicules usagés, on les modifie et on les remet sur le marché en plus de faciliter l'accès à des véhicules électriques neufs.

Les principaux volets sont tous interreliés et permettent aux clients de faire des économies substantielles.

Ces volets sont :

1. Conversion de véhicule Prius en véhicule hybride rechargeable (en collaboration avec X3R)
2. Vente de véhicules électriques : Chevrolet Bolt (grâce à une entente avec GM)
3. Location de véhicules
4. Entretien et maintenance des véhicules (au garage du Centre de mobilité)
5. Service de répartition (en collaboration avec Eva)

Pouvez-vous détailler le fonctionnement des deux premiers volets concernant les véhicules hybrides et électriques ?

D'abord, on rachète aux propriétaires leurs Prius que l'on va transformer en véhicule hybride rechargeable. On va ajouter, entre autres, une batterie, une prise de recharge. Ces véhicules, une fois transformés, ont une autonomie d'environ 100 à 150 km et sont vendus à des chauffeurs qui veulent acquérir un véhicule hybride rechargeable.

Le propriétaire qui nous vend sa Prius obtient de notre part le paiement de la valeur de son véhicule usagé qu'il peut utiliser pour acheter un véhicule électrique (Chevrolet Bolt). Le chauffeur peut également bénéficier des rabais gouvernementaux pour l'achat de son véhicule électrique.



Prenez le virage électrique AUJOURD'HUI

Notre priorité est l'électrification du TRPA

Vente, location et financement d'auto Conversion électrique

514 910-0020 | info@synergy.ca | Site Web : synergymtl.ca
8997, boulevard Pie-IX, Montréal (Québec) H1Z 3V5, Canada

Quels sont les avantages pour un propriétaire de véhicules de faire affaire avec le Centre de mobilité ?

D'abord, il y a un avantage financier intéressant. On sait qu'un véhicule électrique permet de diminuer considérablement les frais d'énergie (à une recharge sont plus bas que ceux liés à l'essence) de même que les frais d'entretien (par exemple, l'usure des freins, surtout en ville, est beaucoup plus lente sur un véhicule électrique.)

De plus, le chauffeur qui nous vend sa Prius utilise le paiement pour payer une partie du véhicule électrique que nous lui vendons. Comme le chauffeur peut aussi bénéficier des rabais gouvernementaux, le coût d'un véhicule neuf sera extrêmement avantageux pour le chauffeur, on parle d'un rabais qui peut avoisiner les 20 000 \$, soit la moitié du prix pour son véhicule neuf.

Il ne faut pas oublier que le chauffeur repart avec un véhicule neuf, donc il bénéficie de la garantie avec GM.

Finalement, le Centre de mobilité vise à aider tous les chauffeurs selon les divers types de besoins. Notamment, nous avons l'association des chauffeurs et des spécialistes qui sont sur place pour aider les propriétaires à remplir la documentation pour obtenir les subventions gouvernementales.

Également, nous offrons des options de financement pour le montant restant à financer. Nous travaillons pour faciliter l'accès au crédit et que tous ceux qui veulent profiter de l'offre puissent le faire.

Quels sont les critères pour vous vendre une Prius et obtenir un véhicule électrique ?

Nous sommes ouverts à racheter toutes les Prius. Il est certain que nous évaluons le véhicule lors d'une inspection et son état influence le montant que le Centre de mobilité pourra payer pour l'achat. Je réitère que toute personne voulant profiter de notre programme peut nous contacter. Nous voulons aider toutes les personnes intéressées selon leurs besoins.

Que faites-vous avec les véhicules hybrides ?

Nous nous occupons de la conversion des véhicules et par la suite, nous remettons les voitures sur le marché. Nous vendons à des prix intéressants les voitures à des chauffeurs qui préfèrent un modèle hybride.

À qui s'adresse la location de véhicules ?

Ce segment est développé encore là pour être en mesure de bien répondre aux divers segments des personnes qui composent l'industrie. Aussi, toute personne intéressée peut louer un véhicule. Notre offre de location est particulièrement intéressante pour des chauffeurs à temps partiel et pour faire du covoiturage.

Quelles sont les prochaines étapes du Centre de mobilité Synergy ?

Nous commençons dès maintenant à acheter des Prius et à vendre les voitures électriques. Le garage est ouvert et fonctionne toujours bien pour les services de maintenance.

Pour toute information supplémentaire, vendre ou acheter un véhicule, consultez le site Web : synergymtl.ca

Publication et communication

LE RAPPORT ANNUEL 2020 DU BTM

Le rapport annuel 2020 du Bureau du taxi est maintenant disponible sur notre site web dans la section *Publications et communications*. Pour tout connaître des opérations, des projets et des réalisations du BTM dans la dernière année, nous vous invitons à le consulter.

Vous constaterez en feuilletant ce rapport que l'année 2020 aura été riche et chargée pour le BTM!

Tout en conjuguant avec les enjeux introduits par la pandémie, le BTM aura également amorcé une année de transition avec l'entrée en vigueur, en octobre 2020, de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Finalement, à travers ces projets spéciaux, les différentes initiatives afin d'assurer l'encadrement et l'excellence du transport rémunéré sur le territoire de la métropole auront aussi continué d'occuper une place centrale au cœur de nos activités.

Les réalisations de l'année 2020 n'auraient pu être possibles sans la participation et la contribution de tous les employés du Bureau du taxi de Montréal et de ses nombreux partenaires. À vous toutes et tous, merci!

Bonne lecture!



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

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



Sécuri-Dôme



lumitronic ng



radio kenwood

Nous réparons et installons :

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

NOUS FABRIQUONS :

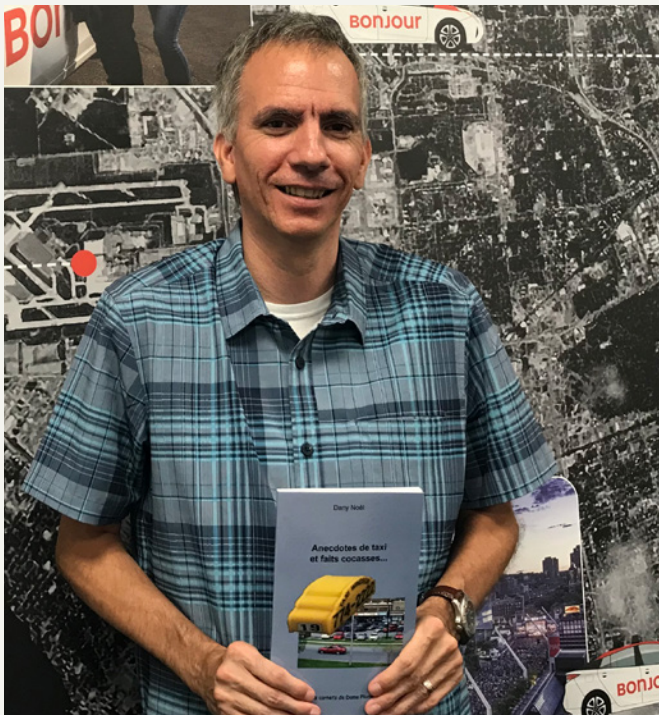
Les dômes d'écoliers et autres modèles

NOUS SOMMES 9 À VOTRE SERVICE !

Livre

ANECDOTES DE TAXI ET FAITS COCASSES...

20 fois sur le métier, remettez votre ouvrage! Cette maxime, le chauffeur Dany Noël l'a prise presque au mot, lui qui après 25 ans dans l'industrie publiait son premier livre intitulé *Anecdotes de taxi et faits cocasses...* Curieux et emballé par l'aboutissement de ce projet, le BTM a rencontré M. Noël afin qu'il nous raconte son histoire et une ou deux de ses fameuses anecdotes! Nous n'avons pas été déçus!



L'AUTEUR DANY NOËL

Arrivé en mai 1988 chez Taxi Windsor St-Hyacinthe comme répartiteur, Dany Noël est ensuite devenu propriétaire de son taxi en juin 2001. En 2013, il déménage, comme il le dit lui-même, par amour, à Drummondville. Il travaillera là de nuit comme chauffeur chez Taxi Central pendant environ trois ans.

Anecdotes de taxi et faits cocasses... est le premier livre de M. Noël, diplômé de sociologie de l'UQAM. Ce livre raconte son histoire comme chauffeur de taxi en évoquant les heures derrière le volant et la multitude de rencontres qui ont parsemé son existence au cours des vingt-cinq dernières années.

Facile à lire, ce livre saura vous faire rire et pleurer!

Oser écrire

Depuis l'adolescence, M. Noël a toujours aimé écrire. «Dès le secondaire c'était un intérêt, dans les rédactions, je faisais toujours le double des pages demandées, jusqu'à me le faire reprocher, parfois, par les profs! Je me disais qu'un jour j'aimerais écrire un livre mais, je n'avais jamais osé le faire... Plus tard, quand je suis devenu chauffeur, les clients me répétaient souvent que j'étais drôle et que je devrais faire du *stand-up* ou écrire un livre pour raconter mes histoires. J'étais trop gêné pour le *stand-up*, je n'osais pas et je ne trouvais pas le temps pour écrire...» nous raconte celui qui a été à la fois, répartiteur, propriétaire, chauffeur et vice-président d'une compagnie de taxi.

Mais la vie n'avait pas dit son dernier mot! Il ajoute: «Quand j'ai vendu mon taxi, j'ai eu plus de temps libre, je me suis mis à écrire des idées sur une feuille qui rapidement sont devenues plusieurs pages. J'ai fait lire le tout à ma blonde et à ses enfants et ils étaient encourageants... J'ai donc continué et finalement envoyé le document pour publication et, de là, tout s'est enchaîné. Ce fut quand même un projet de longue haleine qui s'est étalé sur plusieurs années. Je suis bien fier, bien content du résultat.»

Ouvrir la porte de son taxi

«J'avais plusieurs objectifs en écrivant ce livre, notamment d'informer, démystifier l'univers du chauffeur de taxi. C'est un métier somme toute méconnu dans sa réalité!» évoque l'auteur. «Par exemple, j'ai souvent eu des remarques qu'on voit les chauffeurs avec des autos neuves... Les gens pensent qu'on fait plein d'argent mais ils ne savent pas que c'est une obligation d'avoir un modèle récent! De plus, notre véhicule c'est notre outil de travail, on veut donner une bonne image du service à la clientèle, mais ce n'est pas parce qu'on fait plein d'argent! Il faut souvent travailler de longues heures et des longues semaines» nous raconte l'auteur.

Il ajoute: «Comme chauffeur de taxi, on en voit de toute sorte, on côtoie tellement de mondes différents! On en voit et on en entend des histoires... J'ai toujours dit, le taxi c'est comme une boîte de *Froot Loops*: on en a pour tous les goûts et de toutes les couleurs!» Cela dit, il est vrai que Dany Noël a vécu une quantité d'histoires hautes en couleur! «Moi il m'arrive toujours toute sorte de choses qui n'arrivent à personne! Mon boss me disait en riant qu'il ne prendrait jamais l'avion avec moi! C'est sûr qu'il arriverait quelque chose de pas normal!»

Parmi ses anecdotes hors de l'ordinaire, le chauffeur évoque: «Un jour, un jeune m'a demandé de l'amener au ciné-parc. Je pensais qu'il allait rejoindre des amis là-bas... Rendu là, il me dit que non, qu'il est seul et il est venu voir le film à bord du taxi! Un peu mal à l'aise, je lui ai dit que ça allait lui coûter cher deux heures de film! Le jeune m'a répondu de ne pas m'inquiéter, il m'a montré son argent et il a même offert de me payer les friandises et la liqueur! J'étais un peu mal à l'aise... Les gens nous regardaient... j'avais l'impression de le voler! Finalement on a regardé le film et le jeune m'a même laissé du pourboire. Le lendemain, les autres chauffeurs étaient un peu jaloux!!! Moi qui commençais comme chauffeur, je savais que ça pouvait être spécial comme métier mais je ne savais pas que c'était spécial comme cela!»

Donner vie aux histoires

Outre le fait de faire découvrir le métier de chauffeur, M. Noël avait à cœur, avec son livre, de faire rire et d'émouvoir les lecteurs en donnant une vie aux rencontres qu'il a faites à bord de son taxi. L'entraide, l'humanité, l'empathie sont des valeurs qui semblent ancrées chez Dany Noël. Il est vrai que ce dernier a, à l'origine, fait des études en sociologie et qu'il s'intéresse aux relations humaines. «Étudiant, je voulais être travailleur social et travailler avec les personnes âgées. Comme je n'ai pas pu faire cela, je me suis dit *du social je vais en faire autrement*. Pour moi, c'était la vision que j'avais de mon métier de chauffeur... Je veux aider et rendre service!»

Lorsqu'on lui demande s'il a une histoire qui le touche particulièrement, il nous raconte: «Je me rappelle d'une dame il y a plusieurs années qui entre dans le taxi, elle s'assoit et elle est pleure. Elle a environ 90 ans. Évidemment, je lui demande ce qui se passe et elle me répond: *Je dois quitter ma maison, je vais rentrer en résidence, je suis en phase terminale. J'aimerais revoir les endroits où j'ai grandi, car je sais que je ne sortirai plus, c'est mon dernier voyage. Est-ce que ça se fait pour vous qu'on se promène dans la ville?* Alors je me suis promené avec elle en voiture pendant environ deux heures, on a fait plein de lieux importants pour elle: «là où elle a grandi, où ses enfants jouaient proche de la rivière, là où elle a rencontré son mari, où ses parents sont nés, etc. C'était un beau moment.

Rendu à destination, j'ai fermé mon *meeter*. Je lui ai dit *madame c'est gratuit, c'est un cadeau pour la vie pour moi*. La madame pleurait, elle voulait me payer. Je lui ai dit: *je suis propriétaire de mon taxi, je vais avoir un voyage payant plus tard, aujourd'hui, maintenant, ça me faire plaisir*. Elle m'a remercié infiniment, c'était un beau moment. D'ailleurs, ça m'arrivait souvent que sur un coup de tête, sans raison, je décidais que c'était un voyage gratuit. Ce sont des petits moments qui font plaisir et qui me faisaient du bien aussi!»

Des histoires de toutes les couleurs

Il y en a des anecdotes rocambolesques dans ce livre de Dany Noël et là aussi, il y en a pour tous les goûts et de toutes les couleurs!

Que ce soit un vol de banque en taxi, une dame coincée dans le taxi et sortie au bout d'une heure, une vedette emboutie par un taxi avant son spectacle, le sauvetage d'une personne faisant une tentative de suicide, l'adoption du chien d'une cliente, des problèmes de bêtes puantes, des tempêtes, et même une tornade, tout y passe! On ne s'ennuie pas à découvrir ces petits récits qui prennent vie dans les mots évocateurs du chauffeur.

Un deuxième tome en préparation

Ce n'est donc pas étonnant que Dany Noël soit déjà en préparation d'un deuxième tome! «J'aimerais bien sortir un deuxième tome plus personnalisé. J'ai commencé l'écriture, et je développe davantage les personnes qui se retrouvent dans mon premier tome: ma mère adoptive, ma mère biologique, la rencontre de mes parents, ma femme, qui sont toutes des parties importantes de mes récits...» nous raconte celui qui a tenu à remercier plusieurs personnes dans le projet d'écriture.

«Je dois une fière chandelle à ma femme Nancy qui en plus des encouragements a aussi tapé une bonne partie du livre étant donné ma tendinite qui m'empêchait de rester longtemps à l'ordinateur. Évidemment je remercie aussi ma famille, mes proches et les éditeurs Suzy et Alain des carnets de Dame Plume qui ont tous aidé à la réalisation de ce rêve pour moi.»



Le livre *Anecdotes de taxi et faits cocasses...* est disponible dans les Buropro Citation de Drummondville et Saint-Hyacinthe. Vous pouvez également contacter l'éditeur, Les carnets de Dame Plume, pour obtenir un exemplaire.

Nouvelles de votre industrie

DEMEUREZ INFORMÉS!



FACEBOOK et LINKEDIN

Faites la promotion de votre industrie via nos pages Facebook et LinkedIn!

Le BTM publie régulièrement sur ses pages de médias sociaux!

Nous vous invitons à les consulter et à vous abonner à nos pages :

- [linkedin.com/company/bureau-du-taxi-mtl](https://www.linkedin.com/company/bureau-du-taxi-mtl)
- www.facebook.com

La page Facebook étant récemment ajoutée, il s'agit là de deux bons outils d'information et surtout de promotion de votre l'industrie!



INFOLETTRE du BTM

Pour être informé rapidement et directement, abonnez-vous à l'infolettre du BTM.

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, 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.

VOUS CHANGEZ D'ADRESSE ? INFORMEZ LE BTM!

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, 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.

UN GRAND MERCI À TOUS LES CHAUFFEURS QUI SE SONT PORTÉS VOLONTAIRES

POUR ASSURER LES DÉPLACEMENTS ESSENTIELS PENDANT LA PANDÉMIE



Même dans les pires moments de la pandémie, certains clients, parfois atteints de la COVID-19, devaient effectuer des déplacements essentiels, voire vitaux. Nos chauffeurs du transport adapté ont contribué à leur assurer un service essentiel : le transport.

Ils avaient beau être vêtus de la tête aux pieds d'équipements de protection, il faut beaucoup de courage et un excellent sens du devoir pour se porter volontaire dans le transport de clients potentiellement à risque. Évidemment, il n'est pas facile d'effectuer un tel recrutement, puisque les chauffeurs étaient craintifs de mettre leur famille et eux-mêmes à risque.

C'est ainsi qu'avec la confirmation des experts de la santé, une escouade d'une douzaine de courageux, mais surtout très rigoureux chauffeurs a été mise sur pieds.

PHOTO : L'ÉQUIPE DE CHAUFFEURS AYANT ASSURÉ
LE TRANSPORT DES CLIENTS SYMPTOMATIQUES
ET/OU POSITIFS À LA COVID-19 DURANT LA PANDÉMIE.

Courage, mais aussi rigueur

En effet, ces chauffeurs ont dû suivre une formation spéciale au protocole COVID-19, qu'ils ont respecté à la lettre malgré ses mesures très strictes. Les véhicules étaient rigoureusement désinfectés dans leurs moindres recoins entre chaque client, et les chauffeurs devaient opérer avec des contraintes très serrées, toujours vêtus de leur équipement de protection. Cet équipement comprenait des masques et des lunettes de protection, des gants, une couverture métallique et du désinfectant. Ce travail acharné des chauffeurs a porté fruit : à ce jour, aucun cas de transmission de la COVID-19 n'est survenu lors de ces déplacements.

Nous saluons et remercions donc tous les chauffeurs de cette escouade de véhicules adaptés, mais aussi tous les chauffeurs dévoués ayant donné leur maximum pour permettre aux clients d'effectuer leurs déplacements essentiels ou vitaux pendant cette période stressante.

UN AUTOMNE REMPLI DE DÉCOUVERTES À MONTRÉAL

Un hôtel distinctif, une Plaza Saint-Hubert modernisée et des aires d'alimentation débordantes de créativité font la une cet automne! Grâce à l'assouplissement des mesures sanitaires, les Montréalais et touristes ont repris goût à la fête. Les commerces et les restaurants ont rouvert leurs portes et les événements culturels se multiplient, au grand bonheur de tous!

Voici un survol de certains attraits touristiques digne d'intérêt à Montréal cet automne :



L'Hôtel Humaniti Montréal, objet de collection

340, rue de La Gauchetière Ouest

L'Hôtel Humaniti Montréal est le premier établissement du Québec à faire partie de la collection Autograph de la chaîne Marriott, réunissant les hôtels indépendants les plus distinctifs au monde. Le design de l'hôtel Humaniti a été pensé en fonction de sa localisation et du style de vie des humains qui la composent. Son restaurant propose une cuisine locale évoluée, une carte de vins exceptionnelle et une mixologie d'avant-garde. Spa, piscine extérieure sur le toit et salle de sport complètent l'offre de cette destination raffinée.

Le Time Out Market, pour tous les goûts

705, rue Sainte-Catherine Ouest

La folle aventure du Time Out Market se poursuit au niveau supérieur du Centre Eaton. On y savoure des tacos végétaliens à la Casa Kaizen, la cuisine indienne au comptoir Le Taj, les gaufres et les crêpes du P'tit Dip, les mets caribéens du chef Paul Toussaint, le poulet portugais du Campo, les bols ramen du Marusan, les pizzas du Moleskine, les galettes juteuses du Burger T! de Normand Laprise, les pâtes du Il Miglio, les beignets du Tunnel Espresso et, enfin, la cuisine de rue vietnamienne au Red Tiger, et japonaise au Blossom. Une seule visite ne suffit pas!



Le Central, pour de la bonne cuisine de rue

30, rue Sainte-Catherine Ouest

C'est un festival gourmand à l'année que propose Le Central, une aire de restauration qui offre notamment des larbs laotiens, des tacos parfumés, des mijotés indiens, du poulet portugais, des pizzas, des spécialités thaïlandaises, de même que d'autres mets savoureux. Le Central regroupe des icônes de la scène gastronomique montréalaise tout comme des restaurateurs émergents incontournables. Trame sonore sans cesse renouvelée et décor soigneusement désordonné complètent l'ambiance éclectique et vivante.

ÉVÉNEMENTS

DÉBUT	FIN	ÉVÉNEMENT	PARTICIPANTS	LIEU
11 SEPT	12 SEPT	BASKETBALL – FESTIVAL DISTRIX 2021	766	QUARTIER DES SPECTACLES
14 SEPT	20 SEPT	SÉLECTIONS MONDIALES DES VINS CANADA 2021	600	INSTITUT DE TOURISME ET D'HÔTELLERIE
7 OCT	10 OCT	BATEAU DRAGON – CHAMPIONNATS 2021	3000	PARC JEAN-DRAPEAU
23 OCT	26 OCT	CHEMICAL INSTITUTE OF CANADA – CONFÉRENCE	750	PALAIS DES CONGRÈS
27 OCT	30 OCT	MIDDLE EAST STUDIES ASS. OF N. AMERICA – MEETING 2021	1000	PALAIS DES CONGRÈS
4 NOV	7 NOV	WORLD FANTASY – CONVENTION 2021	950	HÔTEL BONAVENTURE
5 NOV	7 NOV	CAMPUS PARTY – TECH FESTIVAL 2021	1200	PALAIS DES CONGRÈS

Note : le nombre réel de participants pourrait varier en fonction des règles sanitaires en vigueur au moment de l'événement et de la volonté des participants à voyager à cette date.

Le Jardin Royalmount

8187, chemin Royden, Ville de Mont-Royal

Le Jardin Royalmount est un jardin événementiel situé au cœur de Montréal. Unique en son genre, ce lieu en plein air est un espace polyvalent pour organiser des événements, mais il offre aussi une programmation de spectacles d'humour, une sélection de films et autres propositions attrayantes comme des soirées de fête avec DJ. Nourriture et boissons sont servis sur place, à la carte.



© JARDIN ROYALMOUNT

La Plaza Saint-Hubert, au goût du jour

Rue Saint-Hubert, entre les rues Bellechasse et Jean-Talon

Avec sa marquise toute neuve et ses 400 commerces, la Plaza Saint-Hubert célèbre sa réouverture après une très longue pause. Pendant les travaux de réfection, certains commerces ont définitivement fermé leur porte, mais d'autres ont pris la relève. La mythique artère foisonne de librairies, de boutiques de vêtements, de cafés, d'épiceries, de pâtisseries, de restaurants gastronomiques ainsi que de bars et de terrasses. Sa nouvelle allure et ses commerces branchés sont à découvrir.



© SIMON LAROCHE

Le Cathcart restaurants + Biergarten, ambiance culinaire

1, Place Ville-Marie

Le pavillon de verre du Cathcart abrite une panoplie de restaurants: cantine japonaise, pizzeria, brasserie, sandwicherie italienne et biergarten. On y déguste des salades et autres délices santé, des hamburgers, du bon café, des viennoiseries, des glaces, des poké bols, des plats mexicains, mais aussi cantonnais, coréens, libanais et montréalais. En plus de découvrir ces expériences culinaires aux saveurs d'ici et d'ailleurs, on trouve aux Cathcart restaurants + Biergarten, différentes ambiances dans le jardin inondé de lumière. Une véritable oasis sous un ciel de verre.

ÎLE DE MONTRÉAL

PRINCIPAUX CHANTIERS EN COURS — DE SEPTEMBRE À DÉCEMBRE 2021

LES ENTRAVES ET ÉCHÉANCIERS SERONT DIFFUSÉS
SUR LE SITE quebec511.info.

D'AUTRES CHANTIERS D'IMPORTANCE POURRAIENT SE DÉROULER
AU COURS DE CETTE PÉRIODE.



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 le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
- Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine des voies de desserte de l'autoroute 40.
- Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de bretelles dans le secteur de l'échangeur.
- Fermetures complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine du chemin Saint-François.
- Déviation et réduction de la largeur des voies des autoroutes 13 et 40.
- **Chantier en opération jusqu'en septembre 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 le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 40.
- Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine des voies de desserte de l'autoroute 40 dans le secteur du boulevard de la Côte-Vertu.
- Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine du boulevard de la Côte-Vertu dans l'une ou l'autre des directions.
- Fermeture de longue durée 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 le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
- 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 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^e 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

- Déviation et réduction de la largeur des voies de l'autoroute 13.
 - Fermetures partielles de l'autoroute 13 et circulation à contresens dans les voies opposées.
 - Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de l'autoroute 13.
 - Fermetures complètes de bretelles dans l'échangeur des autoroutes 13 et 520, notamment la fermeture prolongée de la bretelle menant de l'autoroute 520 en direction ouest vers l'autoroute 13 en direction nord.
- **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 des autoroutes 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.**



AUTOROUTES 15, 20 ET 720 (ÉCHANGEUR TURCOT)

Montréal (arrondissement Le Sud-Ouest)

Projet Turcot

- Fermetures complètes de nuit ou de fins de semaine de bretelles dans l'échangeur.
- **Consultez régulièrement le turcot.gouv.qc.ca et le quebec511.info pour connaître les entraves.**



AUTOROUTE 20 ET 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 fins de semaine dans l'échangeur.
- **Chantier en opération jusqu'en 2022.**



AUTOROUTE 20 (DU SOUVENIR)

Pointe-Claire

Réfection de l'échangeur des Sources

- En septembre, la fermeture complète de la bretelle menant de l'autoroute 20 est vers le boulevard des Sources se poursuit, suivi de la fermeture complète de la bretelle menant du boulevard des Sources vers l'autoroute 20 en direction ouest.
- Fermetures partielles ou complètes de bretelles et partielles sur l'autoroute 20 de nuit ou de fins de semaine.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin octobre 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

- Entraves de fin de semaine ou de nuit des autoroutes 20 ou 25.
- Entraves de fin de semaine ou de nuit du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.
- Déviations des voies des autoroutes 20 et 25.
- **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.
- En provenance de l'ouest (Vaudreuil-Dorion), aménagement d'un passage pour assurer l'accès aux commerces et aux entreprises du secteur du boulevard Morgan à Baie-D'Urfé depuis la sortie no 41 - Ste-Anne-de-Bellevue / Boul. des Anciens-Combattants, puisque la sortie no 44 - Boul. Morgan est inaccessible par le contresens sur l'autoroute 40.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2023.**



AUTOROUTE 40 (MÉTROPOLITAINE)

Montréal et Mont-Royal

Travaux d'asphaltage et de réparation de la chaussée

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

En continu.

Montréal (arrondissement d'Anjou)

Reconstruction du pont d'étagement du boulevard des Galeries-d'Anjou au-dessus de l'autoroute 40

- Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de la voie de desserte de l'autoroute 40 en direction est (boulevard Métropolitain Est).
 - Fermetures partielles le soir, la nuit ou la fin de semaine du boulevard des Galeries-d'Anjou entre les rues Beaubien Est et de la Pléiade.
 - Fermetures partielles ou complètes le soir, la nuit ou la fin de semaine de la rue Jean-Talon Est dans le secteur du boulevard des Galeries-d'Anjou.
- **Chantier en opération jusqu'en 2023.**



AUTOROUTE 520 (CÔTE-DE-LIESSE)

Montréal (arrondissement de Lachine) et Dorval

Reconstruction du pont d'étagement au-dessus de la 55^e Avenue

- Circulation déviée dans les voies de desserte.
 - Fermeture complète de la 55^e Avenue entre la 54^e Avenue et l'avenue Calais jusqu'à la fin des travaux.
- **Chantier en opération jusqu'à la fin de 2021.**



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

Montréal (arrondissement Ville-Marie)

Tunnels Ville-Marie et Viger

- Fermetures partielles ou complètes de nuit ou de fins 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.**



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.
 - Limite de vitesse 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.
- **Chantier en opération jusqu'à l'automne 2021 (les travaux sur le pont se poursuivront jusqu'en 2023).**



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

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 :

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)**