

Volume 3 • Numéro 1 • Décembre 2002

<u>Le CGER fait peau neuve</u>	3
<u>La programmation des achats 2003-2004</u>	4
<u>L'équipe du Service à la clientèle</u>	5
<u>Les véhicules électriques</u>	6
<u>Les véhicules hybrides</u>	9
<u>L'hiver, ça prend des pneus d'hiver!</u>	11
<u>Prêts pour l'hiver?</u>	12
<u>Les résultats du CGER en 2001-2002</u>	13
<u>Le profil du parc de véhicules du CGER</u>	14
<u>La clientèle du CGER</u>	15
<u>Le CGER au Salon des Affaires Municipales</u>	16



*Le CGER souhaite à tous ses clients
ses meilleurs voeux
en cette fin d'année 2002*

Le CGER a déjà cinq ans!

Voir texte en page 2



Une fête d'équipe !



SONDAGE *sur votre satisfaction*

En novembre 2002, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a expédié un questionnaire à ses clients dans le but de connaître leur degré de satisfaction à l'égard des produits et des services reçus en 2002-2003. La satisfaction de la clientèle est au cœur des préoccupations du CGER, et c'est pourquoi, dans un processus d'amélioration continue, il tient à la consulter afin d'être en mesure de répondre à ses attentes ainsi qu'à ses besoins. À noter que le dernier sondage effectué au printemps 2001 a permis de constater un taux global de satisfaction de la clientèle de 92 %.

Nous espérons que vous répondrez en grand nombre à ce prochain sondage et nous vous remercions!

Le **CGER** a déjà cinq ans!

par Martine Frenette et Claudine Tremblay

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a souligné son cinquième anniversaire le 27 mai dernier. L'événement a eu lieu à l'atelier de Québec, situé au 5833, boulevard Pierre-Bertrand. Quelque 160 personnes étaient présentes à cette fête, notamment des employés du CGER, des pionniers de l'unité autonome de service, des membres du Comité consultatif, des clients du CGER, des partenaires et des représentants de la modernisation de la gestion publique.



Des personnes qui connaissent l'histoire du CGER ont prononcé tour à tour une allocution relatant les faits saillants de sa création, de son évolution de même que de ses orientations. Sur la photo de gauche à droite, ces personnes sont : le sous-ministre des Transports de l'époque, M. Yvan Demers, le sous-ministre adjoint de l'époque à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest et actuellement sous-ministre de la Sécurité publique, M. Luc Crépeault, le chargé de projet au CGER, M. Jean-Noël Frenette, le directeur de la Mauricie-Centre-du-Québec et également auteur du document *La gestion du parc automobile au ministère des Transports*, M. Jacques Charland, le sous-ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale, M. André Trudeau, qui a été sous-ministre des Transports entre 1998 et 2001, le sous-ministre des Transports, M. Jean-Paul Beaulieu, et, finalement, le directeur du CGER, M. Gérard Brichau.



Un peu d'histoire

À l'automne 1995, le Comité de direction du ministère des Transports donnait à un groupe de travail le mandat d'établir les orientations de la gestion de l'équipement roulant et des ateliers de mécanique, d'en déterminer les principes d'action et de trouver des moyens permettant d'améliorer la productivité et de rationaliser les dépenses d'exploitation.

Les principaux problèmes touchaient l'encadrement, les contraintes liées aux acquisitions et au système de gestion informatique ainsi que les coûts de revient très élevés et, surtout, non concurrentiels. La décision de créer une unité autonome de service a été votée à l'unanimité par le groupe de travail. En plus d'offrir la possibilité d'implanter le concept de gestion par résultats, l'unité autonome de service permettait la négociation d'allègements administratifs en regard de volets déjà décrits comme étant des obstacles à une gestion efficace de l'équipement.

De plus, ce nouveau concept de gestion permettait d'offrir des services aux autres organismes publics, ce qui se traduirait par des économies d'échelle importantes. En effet, le ministère des Transports disposait déjà de ressources humaines compétentes et spécialisées ainsi que d'ateliers de mécanique répartis sur l'ensemble du territoire québécois.

L'unité autonome de service permettait aussi, tout en assurant une gestion globale du parc, de maintenir une structure d'exploitation régionalisée en vue de tenir compte des besoins locaux et, par conséquent, d'assurer un service bien adapté à la clientèle.

Le 27 mai 1997, le Conseil du trésor reconnaissait le CGER comme unité autonome de service.

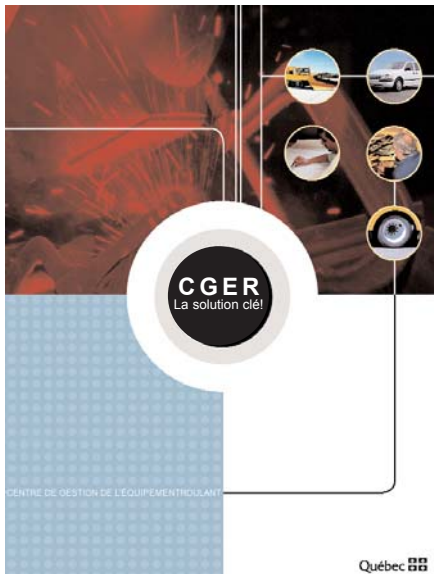
Principales réalisations du **CGER**

- La création du Fonds de gestion de l'équipement roulant; son autofinancement;
 - la mise en œuvre de la gestion par résultats;
 - le rajeunissement du parc de véhicules : 49 p. 100 des véhicules légers dépassaient leur durée de vie utile en 1997 comparativement à 13 p. 100 en 2002;
 - quelque 60 ministères, organismes publics et municipalités font actuellement affaire avec le CGER, et
- le dernier sondage effectué auprès de cette clientèle fait ressortir un taux global de satisfaction de 92 p. 100;
 - la productivité des ateliers de mécanique est passée de 62 p. 100 à 82 p. 100;
 - la diminution des coûts administratifs;
 - la réduction du taux horaire pour la réparation des ateliers de mécanique.

Le CGER fait peau neuve!

par Claudine Tremblay

Le CGER a profité de la belle saison des couleurs pour redorer son image. En effet, il affiche un nouveau visuel et de nouvelles couleurs. C'est tout un concept pour le moins innovateur qui vient s'ajouter à l'image de marque que se forge l'organisation depuis cinq ans.



Les couleurs de base de ce nouveau concept sont le rouge, le bleu et le beige, bien sûr pour représenter l'énergie, l'expertise et le professionnalisme de l'équipe du CGER!

Le concept tourne autour du slogan La solution clé! que le CGER avait adopté il y a quelques années. Dans le visuel, le CGER est placé dans un cercle noir comme s'il était une cible, un point de mire. La clientèle ainsi que l'équipe du CGER visent donc une solution clé pour répondre aux différents besoins en gestion de parc de véhicules.

... cette solution clé, c'est le CGER!

pour la tranquillité d'esprit... c'est notre mission!
pour la fiabilité... de nos services!
pour la flexibilité... de notre équipe!
pour la performance... et plusieurs autres avantages!
pour la confiance... de notre clientèle!

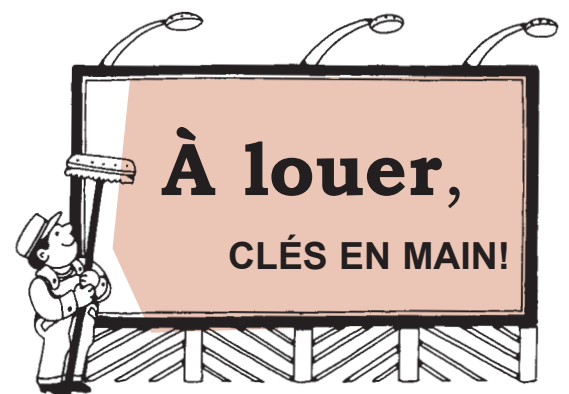
Demandez à votre conseiller de vous fournir la nouvelle pochette du CGER contenant un dépliant et six fiches présentant les produits et services :

- Analyse de gestion de parc de véhicules
- Location clés en main de véhicules
- Services de génie-conseil
- Formation des conducteurs
- Réparation et entretien de véhicules selon une tarification horaire
- Fourniture de carburant



Le CGER a présentement certaines catégories de véhicules et d'équipements en disponibilité, notamment des :

- Berlines compactes
- Berlines intermédiaires
- Berlines régulières
- Familiales compactes
- Berline régulière à usage policier de marque Ford Crown Victoria
- Minifourgonnettes pour passagers
- Minifourgonnettes allongées pour passagers
- Fourgonnettes régulières pour passagers
- Fourgonnettes régulières commerciales
- Camionnettes compactes, cabine allongée, 4X2, ½ tonne
- Camionnettes régulières, 4X2, ½ tonne
- Camionnettes régulières, allongée, 4X2, ½ tonne
- Camionnettes 4 portières, 4X2, 1 tonne
- Camionnettes utilitaires compactes, 4 portes



- Véhicules lourds (camion 10-roues à benne basculante, différents types de camion 6-roues, chargeuse articulée, différents types de remorque et flèches de signalisation sur remorque)
- Équipement de déneigement (benne épandeur, chasse-neige, aile de chasse-neige, gratte avant, souffleuse amovible).

La programmation des achats

2003-2004

par Martine Frenette



Comme chaque automne, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) est en plein cœur de son exercice de programmation des achats pour l'année financière 2003-2004. Les conseillers du CGER rencontrent présentement les clients pour déterminer avec eux les véhicules qui devront être remplacés en raison de leur âge et pour connaître leurs besoins additionnels pour l'année suivante.

Cette activité permet au CGER de grouper les achats et de réaliser ainsi des économies considérables. Les clients peuvent alors bénéficier d'une tarification concurrentielle. En 2001-2002, le CGER a comparé ses tarifs avec ceux du marché pour ses équipements les plus représentatifs. Les résultats de cette comparaison démontrent que les taux de location du CGER sont en moyenne de 36,5 % inférieurs à ceux du marché.

Afin de profiter du regroupement d'achat et de la livraison de véhicules légers en avril 2003, le CGER demande à ses clients de lui faire connaître leurs besoins à chaque automne. Pour ce faire, il suffit de communiquer avec le Service à la clientèle en composant le (418) 643-5430, poste 265.

Il est important de noter que le CGER a rajeuni considérablement son parc de véhicules depuis les quatre dernières années. Le tableau ci-dessous présente l'évolution du rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Il est à noter que les véhicules et équipements loués à des clients autres que le ministère des Transports ne sont pas considérés dans ce tableau, car il s'agit de véhicules relativement neufs qui n'ont pas remplacé d'anciens véhicules. Ils sont des ajouts dans le parc de véhicules du CGER et ne peuvent être comparés avec le parc de 1997-1998.

L'évolution du rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports

Catégorie	Âge moyen 1997-1998	Age moyen 2000-2001	Age moyen 2001-2002	Durée de vie utile	% des véhicules ayant dépassé leur durée de vie utile 1997-1998	% des véhicules ayant dépassé leur durée de vie utile 2000-2001	% des véhicules ayant dépassé leur durée de vie utile 2001-2002
Automobile	4,8	2,8	2,9	4	77,3 %	15,6 %	14,4 %
Camionnette	4,8	3,4	3,7	5	26,8 %	15,5 %	16,0 %
Fourgonnette	4,9	3,0	3,1	6	41,6 %	13,4 %	8,4 %
Camion 6-roues	7,9	7,7	7,7	8	40,6 %	46,2 %	49,6 %
Camion 10-roues	8,4	6,0	5,4	14	14,5 %	5,9 %	4,6 %
Niveleuse	14,4	9,9	10,7	17	37,7 %	19,7 %	19,3 %
Chargeuse	12,1	9,5	9,2	17	27,7 %	21,9 %	16,4 %
Pelle	16,4	6,6	4,8	18	48,5 %	6,3 %	8,3 %
Balai	7,5	6,9	-	14	13,7 %	19,5 %	-
Remorque	11,8	10,1	-	18	36,0 %	17,3	-
Rouleau	10,0	6,2	-	20	18,4 %	1,4 %	-



Le **CGER** présente ses conseillers à la clientèle

Le CGER désire présenter ses quatre conseillers à la clientèle et leur équipe de soutien qui leur apportent un précieux soutien. Le rôle d'un conseiller à la clientèle consiste à faire découvrir les produits et les services du CGER à sa clientèle, à l'éclairer dans sa prise de décisions et à s'assurer de son entière satisfaction. La structure du CGER divise la province en deux grands secteurs : l'Est et l'Ouest. Deux équipes sont à la disposition de la clientèle du CGER.



L'équipe du secteur **Est**

Conseillers :

Louis Marcotte

Régions de Québec, de la Côte-Nord et du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau

Bureau : (418) 643-5430, poste 235

Cellulaire : (418) 570-0044

Dominique Lavallée

Régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, de la Chaudière-Appalaches et de l'Estrie

Bureau : (418) 643-5430, poste 280

Cellulaire : (418) 952-7050

Technicienne :

Patricia Couture

Bureau : (418) 643-5430, poste 246

Agente de bureau :

Nathalie Dubé

Bureau : (418) 862-3509

L'équipe du secteur **Ouest**

Conseillers :

André Ladouceur

Régions de Montréal, de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec, de l'Outaouais et des Laurentides–Lanaudière

Bureau : (514) 864-3326

Cellulaire : (514) 893-1541

Pierre L'Heureux

Régions de la Mauricie, du Centre-du-Québec, de l'Ouest-de-la-Montérégie et de l'Est-de-la-Montérégie

Bureau : (514) 864-3361

Cellulaire : (450) 560-0066

Technicien :

Claude Pépin

Bureau : (514) 864-3360

Agente de bureau :

Sylvie Careau

Bureau : (514) 864-3806

Le CGER vous invite à communiquer avec votre conseiller à la clientèle pour vous guider adéquatement dans la planification de vos activités.

Un autobus scolaire pour la première fois!



Pour la première fois de son histoire, le CGER a conclu une entente de location d'un autobus scolaire de 20 passagers.

Cette entente s'est concrétisée avec le Centre de formation professionnelle de Mont-Laurier. À l'heure actuelle, ce centre de formation possède d'autres ententes de location avec le CGER, à savoir deux voitures compactes utilisées pour les cours de conduite, 1 fourgonnette de 15 passagers et 4 camionnettes réparées et entretenues selon un taux horaire.

De gauche à droite sur la photo : Jean-Yves Ouellette, répartiteur à l'atelier de

mécanique de Mont-Laurier, Serge Lacombe, GER des Laurentides-Lanaudière, Normand Bélanger, directeur du Centre de formation professionnelle de Mont-Laurier, et André Ladouceur, conseiller à la clientèle au CGER. À noter que Sylvain Tremblay, directeur adjoint du Centre de formation professionnelle de Mont-Laurier n'était pas présent au moment de la photo.

Projet des véhicules électriques

par Jean-Paul Bouthot

À l'instar des grandes villes du monde, Montréal est aux prises avec des problèmes croissants de pollution atmosphérique causée par l'utilisation intensive de véhicules traditionnels à essence. À l'occasion du Protocole de Kyoto de 1997, le Canada s'est engagé, pour la période de 2008 à 2012, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 6 % par rapport au niveau de 1990.

Afin de démontrer que l'utilisation de véhicules électriques à batteries (VÉ) en milieu urbain offre une solution durable pour réduire les émissions de GES, des promoteurs, les gouvernements du Canada et du Québec, Hydro-Québec et le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) ont lancé en janvier 1999 le **Projet véhicules électriques - Montréal 2000**. Son objectif était de faciliter l'introduction des VÉ dans les parcs de véhicules gouvernementaux et privés de la grande région de Montréal. Ce projet pilote, d'une durée de 27 mois, a porté sur trois volets : l'évaluation scientifique de VÉ dans des conditions normales d'utilisation, le soutien aux organisations participantes et la promotion de ce mode de transport en milieu urbain.

Le projet

Le projet a regroupé 10 organisations pour un total de 24 VÉ, dont 2 au ministère des Transports par l'intermédiaire du CGER. Le Programme scientifique a documenté l'expérience pour évaluer la fiabilité, l'efficacité et la rentabilité des VÉ.

Les retombés

- Sensibilisation du grand public aux effets bénéfiques des VÉ sur l'environnement.
- Démonstration concrète d'une solution visant à diminuer l'effet négatif du transport terrestre et des véhicules traditionnels sur la qualité de l'air et les émissions de GES.
- Ouverture d'un nouveau marché pour une énergie renouvelable et propre : l'électricité.

Les résultats de l'évaluation

Volet technique

Le kilométrage parcouru par les VÉ a été calculé durant la période comprise entre janvier 1999 et mars 2001 et il s'élève à 96 493 km. Les données obtenues par les systèmes d'acquisition installés à bord des VÉ ont permis, entre autres choses, d'établir le kilométrage moyen parcouru sur une base quotidienne. On peut affirmer que, dans 77 % des cas, les



FICHE TECHNIQUE FORD RANGER ÉLECTRIQUE

Batteries :	Plomb-Acide (Pb) (23kWh) 39 batteries de 8 volts chacune pour 312 volts DC situées dans un compartiment scellé en dessous du VÉ
Moteur électrique :	Moteur CA triphasé induction à grand rendement de 90 HP - 67 kW (pointe) transmettant l'énergie à la boîte-pont à vitesse unique intégrée directement
Autonomie :	Pb - 80 km
Vitesse maximale :	120 km/h
Accélération :	0-80 km/h en 12.5 secondes
Chauffage :	Électrique par des résistances à haute efficacité
Recharge :	1 heure = 20% 3 heures = 75% 6 heures = 100%

distances journalières variaient entre 0 et 40 km. Même si la distance paraît très courte, elle s'explique par la faible autonomie de ces véhicules ainsi que par la distance moyenne de 40 km des déplacements journaliers des habitants de Montréal (*Source : données statistiques, Ville de Montréal*).

La disponibilité des véhicules a varié entre 72 % et 100 % selon les périodes, pour une moyenne de 88 %.

Par ailleurs, selon les données analysées, les véhicules à essence auraient une consommation moyenne 5,5 fois plus élevée au 100 km que les VÉ de la même catégorie. Par contre, la consommation varie beaucoup en fonction de la température extérieure, les conditions routières (neige, etc.), la densité de l'air et les équipements utilisés pour chauffer l'habitacle, par exemple.

Volet comportemental

Les conducteurs ont principalement apprécié ces caractéristiques : une bonne accélération, une conduite agréable, le confort, le fonctionnement silencieux ainsi que la facilité d'utilisation du système de recharge.

Le rendement et l'appréciation variaient beaucoup selon les attentes des conducteurs ainsi que les trajets à parcourir. Les VÉ conviennent parfaitement pour les courtes distances en milieu urbain, mais ils ne se prêtent guère aux trajets sur les autoroutes, même s'ils peuvent atteindre la vitesse de 110 km/h. Compte tenu de leur faible autonomie, de la jauge indiquant le niveau d'énergie souvent irrégulière ainsi que de la nouvelle technologie, certains utilisateurs ne se sentent pas à l'aise avec ces véhicules.

Conclusion

Le VÉ convient principalement pour les déplacements en milieu urbain, où il y a des émissions de GES en grande quantité. Cette technologie étant toute jeune, elle rencontre encore beaucoup d'obstacles : le prix élevé des voitures, le manque de fiabilité, la faible autonomie, l'absence d'un réseau de fournisseurs de voitures et d'énergie. On peut croire que le VÉ sillonnera un jour les routes du Québec, mais il faudra certainement attendre encore plusieurs années avant qu'il soit abordable pour la majorité des citoyens du Québec.

Le rapport définitif de ce projet pilote est maintenant disponible dans le site Internet du Projet véhicules électriques - Montréal 2000, à l'adresse suivante :
<http://www.ve-montreal2000.com>



Les 9, 10, 11 et 12 octobre dernier a eu lieu à Saint-Jérôme la première édition du Forum international sur la mobilité urbaine et le transport avancé. Ce Forum avait pour but de faire ressortir des solutions à des problèmes actuels en matière de mobilité urbaine et de transport avancé. Plus spécifiquement, le Forum a favorisé les échanges entre tous les acteurs du domaine de la mobilité urbaine et du transport avancé, notamment dans le but de partager les expériences, d'échanger sur les modifications dans les politiques publiques et de cibler de nouvelles possibilités d'expérimentation et de développement.

Les activités entourant le Forum sur la mobilité urbaine et le transport avancé comprenaient un colloque, un salon d'exposition et une journée d'activités pour le grand public. Le colloque du Forum a réuni plus de 400 participants d'une quinzaine de pays partageant un intérêt marqué pour le développement des transports avancés.

<http://www.transport-urbain-2002.com>

Nouvel atelier de mécanique à Ville de Mont-Tremblant

Le CGER désire informer sa clientèle qu'un 57^e atelier de mécanique s'est ajouté à son réseau. En raison d'un surcroît d'activités dans cette région, un atelier de mécanique a ouvert ses portes à Mont-Tremblant. Il fait partie de la zone des Laurentides-Lanaudière, laquelle est sous la responsabilité de M. Serge Lacombe.

Un employé, M. Raymond Milette, assure l'entretien et la réparation de quelque 40 véhicules et équipements connexes. En raison de sa proximité, la mise sur pied de cet atelier permet actuellement de répondre aux besoins de deux clients, le Sous-centre de services du ministère des Transports à Mont-Tremblant et le Service de police de la Ville de Mont-Tremblant.

Adresse : 1501, route 117
Ville de Mont-Tremblant (Québec)
J8E 2X9
Téléphone : (819) 429-5708
Télécopieur : (819) 425-8552
Courriel : stjovite@mtq.gouv.qc.ca



Activation de la carte d'accès au système de distribution automatique de carburant (DAC) :

un délai pouvant atteindre cinq jours

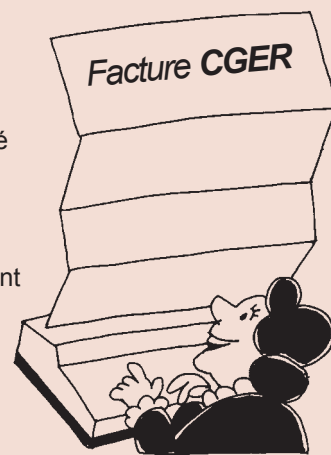


Le CGER tient à rappeler à sa clientèle que, lorsqu'il lui remet une carte d'accès au système DAC pour un nouveau véhicule, il peut s'écouler jusqu'à cinq jours ouvrables avant que celle-ci soit activée, et ce, pour des raisons administratives. Il est parfois impossible de raccourcir ce délai.

Amélioration de la présentation de votre *facture mensuelle*

À la suite du sondage sur la facturation mensuelle auquel vous avez répondu le printemps dernier, le CGER a pris en considération vos commentaires et suggestions. Il a ainsi apporté quelques modifications à la présentation de ses factures :

- l'utilisation de caractères gras sur toute la facture permet de faciliter la lecture;
- l'ordre de présentation des matériels sur la facture est maintenant identique à celui figurant sur le document intitulé *Liste des matériels et équipements avec options et accessoires (Annexe 1)* qui se trouve avec votre entente de services;
- le nom de la marque et du modèle des véhicules légers remplace maintenant la description standard de la catégorie qui figurait auparavant sur les factures. Cette modification permet au client de repérer plus facilement chacun de ses véhicules.



Disponibilité d'un balai pour chargeuse



Le CGER est à la recherche d'un client qui aurait besoin d'un balai pour chargeuse. Le balai proposé est équipé d'une attache rapide, de deux brosses à caniveau pour le nettoyage près des trottoirs ou des bordures, d'un godet de ramassage et d'un système d'arrosage avec réservoir. Ce balai est usagé, mais il a peu servi, et le CGER offre de le modifier selon les besoins de l'usager. Pour les clients intéressés par cet équipement, le CGER pourrait consentir un prix avantageux selon les modifications demandées.

Avez-vous pensé à la location partagée?

Le CGER offre trois types de location clés en main :

- location à long terme;
- location à court terme;
- location partagée.



Les deux premiers types de location sont les mieux connus de la clientèle. Le dernier type, la location partagée, peut être intéressant pour répondre à des besoins spécifiques. Plusieurs organismes ont besoin de véhicules lourds (p. ex.: camions, niveleuses, chargeuses) pendant la saison d'été alors que d'autres utilisent les mêmes véhicules en hiver. Le CGER offre donc à ses clients la possibilité de partager un équipement. Pour ce faire, il faut que les deux clients signent conjointement une entente avec le CGER pour une location annuelle d'au moins 10 mois. La durée minimale du contrat est de **trois ans**. Ce type de location tient également compte de tous les frais inhérents à la possession du véhicule, à l'exclusion des frais de carburant. Faites-nous part de vos besoins, et l'équipe du Service à la clientèle vous aidera à trouver une organisation intéressée à partager la location avec vous!

Véhicules hybrides : Nouveau modèle sur le marché

par Marc-André Bois

Du côté des véhicules les plus performants en matière environnementale, le fabricant automobile Honda a lancé, à l'été 2002, une deuxième génération de véhicules à propulsion hybride, à savoir à essence et électrique.

Ce véhicule, monté sur une carrosserie de Honda Civic, est équipé d'un moteur à essence de 1339 cc et développe 85 chevaux vapeur.

Contrairement à la Toyota Prius, le moteur électrique de 10 kW de la Civic hybride est utilisé pour assister le moteur à essence au moment d'une accélération. Les batteries de nickel hydrure métallique vont se recharger lorsque le véhicule circule à une vitesse de croisière et lorsqu'il décélère. La Civic hybride est également équipée d'une transmission automatique à courroie à variation continue (CVT). La conduite de cette automobile est nullement différente de la conduite d'une Civic berline traditionnelle, si ce n'est de la performance du moteur qui est moindre et de l'intéressant fonctionnement de la transmission CVT. La



consommation annoncée pour ce véhicule est de 4,9 litres/100 km en ville et de 4,6 litres/100 km sur l'autoroute.

De la même manière, le fabricant américain Ford lancera en 2003 le modèle sport utilitaire Escape en version hybride, utilisant une technologie similaire à celle de la Honda Civic hybride.

Il est important de rappeler que ces véhicules contribuent à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) comparativement aux véhicules traditionnels. Toujours dans un contexte écologique, ces types de voiture contribuent également à diminuer la consommation d'hydrocarbures ainsi que l'émission de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote.

Quelques précisions sur les conditions d'utilisation d'un *ATTÉNUATEUR D'IMPACT*

par Marc-André Bois

Qu'est-ce qu'un atténuateur d'impact ?

Il s'agit d'un équipement installé derrière un camion 6-roues pendant les travaux routiers. Cet équipement est conçu pour amortir le choc d'un véhicule qui le heurte.



Est-il nécessaire de posséder un permis spécial de circulation lorsqu'un camion porteur est muni d'un atténuateur d'impact mesurant plus de quatre mètres ?

Plusieurs facteurs sont pris en considération. Voici quelques règles à suivre :

- Lorsque l'atténuateur d'impact est en position relevée et que le véhicule circule normalement sur la route, la distance entre le centre de l'essieu arrière et l'extrémité arrière de l'atténuateur ne doit pas dépasser quatre mètres, sinon un permis spécial est requis pour circuler avec le véhicule.
- Lorsque l'atténuateur d'impact est baissé et qu'il circule aux fins de protection, le véhicule est considéré comme étant sur un chantier et la réglementation sur l'utilisation d'un permis spécial de circulation ne s'applique pas.
- Lorsque l'atténuateur d'impact est en position baissée et que le véhicule circule normalement sur la route, un permis spécial de circulation est requis parce que le porte-à-faux dépasse de quatre mètres l'arrière du véhicule.

Pour obtenir un permis spécial de circulation, il suffit de communiquer avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Il est à noter que des précisions sur les conditions d'utilisation d'un atténuateur d'impact sont présentement en préparation par un comité. Ce dernier est sous la responsabilité du Service des technologies d'exploitation du ministère des Transports.

Nouvelle tarification concernant la *formation*

Le Secteur de la formation et de l'inspection du CGER est toujours à l'écoute de sa clientèle. Dans le but de satisfaire les besoins de cette dernière, la grille tarifaire concernant la formation a été revue afin de diminuer les coûts de déplacement pour recevoir les services de formation ou d'évaluation sur un ou plusieurs équipements. Désormais, lorsque la formation ou l'évaluation à recevoir dure trois jours consécutifs de huit heures à l'intérieur d'une même semaine, le client ne déboursa aucun frais pour son déplacement. Par contre, les frais de séjour (repas et hébergement) demeureront la responsabilité du client. Si vous avez des questions sur cette nouvelle politique, n'hésitez pas à communiquer avec le Secteur de la formation et de l'inspection au (418) 643-5430, poste 240.



Faites vos classes... de permis de conduire!

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) oblige tout utilisateur d'un véhicule à posséder un permis de conduire appartenant à au moins une des classes suivantes :

Classe 1

- Un véhicule ne comportant aucun espace de chargement et équipé en permanence d'une sellette d'attelage tirant une remorque ou une semi-remorque.
- Un véhicule visé de classe 3 qui tire une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 2 000 kg ou plus.
- Un train double, c'est-à-dire un véhicule ne comportant aucun espace de chargement et équipé en permanence d'une sellette d'attelage tirant au moins deux remorques ou semi-remorques.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

Classe 2

- Un autobus, c'est-à-dire un véhicule autre qu'un minibus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois et utilisé principalement à cette fin. Ce véhicule peut aussi être équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

Classe 3

- Un camion comptant trois essieux ou plus.
- Un camion comptant deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.

Classe 4A

- Un véhicule d'urgence, c'est-à-dire un véhicule de police, une ambulance, un véhicule routier de service d'incendie ou tout véhicule étant immatriculé comme véhicule d'urgence.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 4B, 4C, 5, 6D et 8.

Classe 4B

- Un minibus, c'est-à-dire un véhicule automobile ayant au plus cinq rangées de sièges et utilisé pour le transport de 24 passagers ou moins, incluant le conducteur. Ce véhicule peut aussi être équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 4C, 5, 6D et 8.

Classe 4C

- Un taxi au sens de la Loi sur le transport par taxi.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 5, 6D et 8.

Classe 5

- Un véhicule de promenade, c'est-à-dire :
 - un véhicule automobile aménagé pour le transport de neuf occupants ou moins;
 - un véhicule de service, par exemple une dépanneuse;
 - un véhicule-outil, c'est-à-dire un véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite. De plus, il est fabriqué uniquement pour accomplir un travail et construit pour circuler à une vitesse maximale de 70 km/h;
 - un véhicule aménagé de façon permanente en logement.

La personne titulaire d'un permis de cette classe est aussi autorisée à conduire les véhicules des classes 6D et 8.

À titre de renseignement ...

Classe 6A Une motocyclette	Classe 6B Une motocyclette dont la cylindrée est de 400 cc ou moins	Classe 6C Une motocyclette dont la cylindrée est de 125 cc ou moins	Classe 6D Un cyclomoteur	Classe 8 Un tracteur utilisé ou qui s'y apparentent.
--------------------------------------	---	---	------------------------------------	--

Pour toute question, n'hésitez pas à communiquer avec le Secteur de la formation et de l'inspection du CGER au (418) 643-5430, poste 256.

L'hiver, ça prend des pneus d'HIVER!

par Claudine Tremblay

Il est généralement admis que les pneus d'hiver sont plus performants sur la neige et la glace que les pneus quatre-saisons. Qu'en est-il vraiment?

Selon un article de *La Presse* du 15 octobre dernier, le pneu quatre-saisons est davantage conçu pour des régions des États-Unis et de rares endroits au Canada où l'hiver est particulièrement clément, sans période de très grand froid et sans accumulation importante de neige. Selon Georges Iny, un spécialiste de l'Association pour la protection des automobilistes (APA), les pneus quatre-saisons devraient même être appelés «trois-saisons» au Québec, car la gomme de la semelle ne permet plus l'adhérence qu'il faut pour tenir le véhicule sur la route à des températures de -10° ou -15° Celsius. Par contre, le pneu d'hiver conservera son efficacité et son élasticité jusqu'à une température de -40° C.

Étude comparative entre les deux types de pneus

Au cours de l'hiver 2001, le ministère des Transports du Québec a réalisé, en collaboration avec le Club automobile de Québec, une évaluation comparative des performances des deux types de pneus¹. Pour assurer une rigueur scientifique à l'étude, la réalisation des essais a été confiée au Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ), et la mesure de certaines données, comme le coefficient de friction des surfaces sur lesquelles les tests ont été réalisés, a été effectuée par la Direction du laboratoire des chaussées du Ministère. Les essais ont été faits dans trois types de conditions routières, avec trois types de véhicules et à partir de trois manœuvres.

Conditions routières :

- A) Surface composée de 3 à 5 cm de neige compactée et de glace, à environ -20° C, sur fond asphalté;
- B) Surface composée d'une accumulation de 10 cm de neige molle, à environ -2° C, sur fond asphalté;
- C) Surface asphaltée humide, à environ 0° C.

Types de véhicules :

- 1. Sous-compacte;
- 2. Quatre roues motrices;
- 3. Minifourgonnette.

Manœuvres :

- 1. Freinage en ligne droite 50-0 km/h;
- 2. Accélération en ligne droite 0-50 km/h;
- 3. Manœuvre d'évitement à 30 ou 40 km/h.

À l'occasion de ces essais, les pneus d'hiver se sont comportés nettement mieux que les pneus quatre-saisons, particulièrement par temps très froid. Par exemple, les distances de freinage sont beaucoup plus longues avec les pneus quatre-saisons, même si, selon les tests, les distances de freinage augmentent pour tous les véhicules et pour tous les pneus dans les conditions routières de neige compactée et de glace (condition A). Pour ce qui est de la minifourgonnette, on a enregistré une amélioration de ses performances avec les pneus d'hiver dans toutes les conditions routières. En effet, la distance moyenne de freinage a diminué lorsque ce véhicule était chaussé de pneus d'hiver. La distance de freinage était de 51,1 m lorsqu'il était muni de pneus quatre-saisons et de 38,3 m lorsqu'il était pourvu de pneus d'hiver. Il s'agit d'une diminution de 25,1 p. 100 de la distance de freinage. En ce qui concerne les distances d'accélération pour la minifourgonnette, elles sont nettement plus courtes avec les pneus d'hiver.



Le choix d'un pneu

Le choix d'un pneu est complexe. Certains pneus sont axés sur la durabilité, d'autres sur le confort ou la tenue de route. Il faut considérer ses priorités et son budget, tout en gardant à l'esprit qu'un pneu demeure toujours un compromis : ce que l'on gagne d'un côté, on risque de le perdre de l'autre!²

Étant donné qu'on enregistre au Québec des températures moyennes variant entre -10° et -20° C durant trois à quatre mois par année, selon les régions, les tests prouvent donc que l'hiver, ça prend des pneus d'hiver!

1 Voir l'article scientifique «Évaluation comparative des performances entre les pneus quatre-saisons et les pneus d'hiver» par Lise Fournier, ingénieure au Service des programmes et de la coordination avec les partenaires à la Direction de la sécurité en transport, paru dans *Innovation transport* de février 2002.
2 *La Presse*, 18 mars 2002.

Prêts pour l'hiver?



Afin de préparer votre véhicule pour la conduite hivernale, voici une liste de vérification qui pourrait vous être utile.

- ❑ Vos pneus sont-ils **bien gonflés**? Un sous-gonflage des pneus accuse une plus grande propension à la glisse, la stabilité se trouve compromise, les distances de freinage s'allongent, les pneus s'usent plus vite, s'échauffent et...
- ❑ Lorsqu'on gonfle les pneus dans une pièce chauffée, la **pression** doit être supérieure de 15 % à celle recommandée par le fabricant de votre véhicule, sans toutefois jamais dépasser la limite prescrite sur le pneu.
- ❑ L'**antigel** de votre véhicule convient-il aux températures de -35° C ou moins? Demandez-le à votre mécanicien! Dans un système de refroidissement, l'antigel remplit trois fonctions : il dissipe la chaleur du moteur, il augmente le point d'ébullition de l'eau et abaisse son point de congélation et, enfin, il prévient la formation de corrosion pouvant causer des dommages au moteur.
- ❑ Même s'il fait froid à l'extérieur, votre véhicule peut surchauffer. Voyez à ce que l'**entrée d'air** ne contienne pas de neige ni de débris.
- ❑ Avez-vous pensé à vos **pneus d'hiver**? Ils offrent une meilleure traction dans la neige et sur la glace. Voir l'article à ce sujet dans le présent bulletin (page 11).
- ❑ Si votre véhicule est muni d'une **traction arrière**, un sac de sable ou de litière pour chat peut servir de poids et aider à la traction sur la glace.
- ❑ Gardez toujours le **réservoir d'essence** au moins à moitié plein pour réduire les problèmes d'humidité dans le système de carburant et augmenter le poids du véhicule.
- ❑ Gardez des **fusées**, des **chandelles** et une **lampe de poche** dans le véhicule. Elles seront utiles si votre véhicule s'enlise dans la neige le soir.
- ❑ Ayez des **couvertures**, des **collations** et des **boissons** non alcoolisées dans le véhicule en cas de panne.
- ❑ Transportez toujours un **grattoir** pour pare-brise, une petite **pelle** et de longs **câbles** volants pour le démarrage-secours dans votre véhicule.
- ❑ Si vous avez un téléphone cellulaire, assurez-vous qu'il est chargé, si vous avez à communiquer avec le **service de dépannage mécanique** du CGER, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, au 1 888 314-CGER.

RAPPEL - PNEUS D'HIVER - RAPPEL

Le sentier de neige couvrant la vallée...

Chaussé de pneus d'hiver, votre véhicule vous assurera une bonne conduite sur la neige. Chaque atelier doit communiquer avec ses clients dont les véhicules nécessitent la pose de pneus d'hiver. Si personne n'a encore communiqué avec vous, nous vous invitons à téléphoner au responsable de l'atelier de mécanique assurant l'entretien de votre ou de vos véhicules afin de fixer un rendez-vous.

...où dans son cortège les sapins gelés...



Les résultats du CGER en 2001-2002 et le plan d'action 2002-2003

Dans un souci de transparence, le Centre de gestion de l'équipement roulant a cru bon présenter à sa clientèle l'ensemble des résultats qu'il a atteints en 2001-2002 ainsi qu'un résumé des objectifs qu'il poursuit dans son *Plan d'action 2002-2003*.

Les résultats concernant les objectifs fixes en 2001-2002

THÈME	OBJECTIF	CIBLE	RÉSULTAT	ÉCART
Satisfaction de la clientèle	Obtenir un taux de satisfaction de la clientèle	Aucun objectif en 2001-2002 *	Aucune cible en 2001-2002 *	*
Fidélisation de la clientèle	Conserver un pourcentage du nombre de véhicules loués clés en main à des clients autres que le ministère des Transports au 31 mars 2001	95 %	95 %	-
Volume d'affaires	Augmenter les revenus provenant de clients autres que le ministère des Transports	25 %	97 %	+ 72 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2 %	3,45 %	+ 1,45 %
Performance en gestion	Consacrer un pourcentage de la masse salariale des gestionnaires d'exploitation régionale à la formation en gestion	2 %	4,77 %	+ 2,77 %
Mobilisation du personnel	Assurer l'échange d'information entre la direction et le personnel	Tenir un minimum de six réunions annuelles, et ce, à l'intérieur de chaque service, secteur et zone	5,34 réunions	- 0,66
Compétitivité des tarifs	Comparer les taux de location des équipements les plus représentatifs avec ceux du marché et obtenir un écart inférieur	35 %	36,5 %	+ 1,5 %
Performance financière	Atteindre un niveau d'autofinancement	97,5 %	98,5 %	+ 1 %
Performance opérationnelle	Comparer le nombre d'unités pondérées par mécanicien avec la moyenne de celles des organisations membres de la National Association of Fleet Administrators (NAFA) et obtenir un ratio semblable	Plus ou moins 10%	Non comparable	-
Assurance qualité	Analyser et implanter un nombre de processus opérationnels	10	10	-

* Cet indicateur est maintenant mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera effectué en 2002-2003.

Le plan d'action 2002-2003 du CGER

ORIENTATION	AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF
Poursuivre le virage client	Mieux connaître les besoins et les attentes et améliorer le service à la clientèle	Obtenir un taux de satisfaction de la clientèle de 92 %
Consolider les liens avec la clientèle actuelle et en attirer de nouvelles	Renforcer l'image de marque du CGER	Conserver 95 % du nombre de véhicules loués clés en main à des clients autres que le MTQ au 31 mars 2002
	Raffiner les stratégies de mise en marché	Augmenter de 50 % les revenus provenant de clients autres que le MTQ
Promouvoir l'action responsable de tous les employés pour qu'ils contribuent à la réussite du CGER	Associer tous les employés à la stratégie de mobilisation	Obtenir un taux de mobilisation du personnel de 75 % (sondage effectué tous les deux ans; le prochain sera en 2003-2004)
	Améliorer les connaissances des employés	Consacrer 2 % de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel
Être un gestionnaire de parc reconnu pour son efficacité et sa rentabilité	Assurer l'autofinancement des activités du CGER	Atteindre 97,5 % d'autofinancement
	Comparer les tarifs avec ceux du marché	Comparer les taux de location des équipements les plus représentatifs avec ceux du marché et obtenir un écart inférieur à 35 %
Assurer une gestion efficace des ateliers de mécanique	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue dans ce secteur d'activité en Amérique du Nord	Obtenir un taux de productivité des ateliers de mécanique de 80 %
	Maintenir l'augmentation des coûts d'exploitation du CGER à un niveau égal ou inférieur à celui du taux d'indexation au coût de la vie	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée de production égal ou inférieur au taux d'indexation au coût de la vie
Poursuivre le virage qualité	Définir les activités, revoir les processus opérationnels ainsi que préciser les responsabilités des acteurs	Analyser et implanter 10 processus opérationnels

Le parc de véhicules *et*

Le parc total, à savoir les véhicules en location, les véhicules en disponibilité, les véhicules de courtoisie et les véhicules utilisés par le CGER, comptait 4952 unités au 31 mars 2002. Le tableau ci-dessous présente le parc de véhicules du CGER par catégorie et par type d'utilisation.

Super catégorie	Catégorie	Location au MTQ		Location à des clients autres que le MTQ		Courtoisie		Disponibilité		Utilisation par le CGER		TOTAL	
		2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002
Véhicule léger	Automobile	107	106	187	303	15	16	33	54	44	52	386	531
	Fourgonnette	373	402	99	165	6	6	67	85	15	10	560	668
	Camionnette	772	765	25	73	17	19	59	74	55	64	928	995
	Total partiel	1252	1273	311	541	38	41	159	213	114	126	1874	2194
Camion	6-roues	267	252	7	15	2	1	3	4	3	3	282	275
	10-roues	213	220	1	9	6	6	1	2	0	0	221	237
	12-roues	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Total partiel	482	474	8	24	8	7	4	6	3	3	505	514
Matériel-outil remorqué	219	208	2	5	0	0	7	9	18	13	246	235	
Matériel remorqué	291	286	4	13	0	0	5	11	0	0	300	310	
Véhicule-outil	Niveleuse	64	56	0	4	2	1	0	0	0	0	66	61
	Chargeuse	67	62	0	4	3	2	1	0	2	3	73	71
	Tracteur	69	66	2	9	0	0	0	0	1	1	72	76
	Pelle	16	12	0	0	0	0	0	1	0	0	16	13
	Souffleuse	15	15	0	0	2	1	2	1	1	0	20	17
	Rouleau	72	71	0	0	0	0	1	0	0	0	73	71
	Balai	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
	Chariot élévateur	9	10	0	0	0	0	1	0	7	5	17	15
	Total partiel	312	293	2	19	7	4	5	2	11	9	337	327
Équipement	1165	1179	3	36	21	22	56	44	3	4	1248	1285	
Matériel divers	91	82	1	3	0	0	3	0	2	2	97	87	
TOTAL	3812	3795	331	641	74	74	239*	285*	151**	157**	4607	4952	

* Il est important de noter que la majorité des véhicules qui ont été loués à court terme en 2001-2002 étaient en disponibilité au 31 mars 2002. La durée de location varie entre 6 et 10 mois, normalement entre mai et novembre.

** Plusieurs unités, autres que celles des véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de service.



la clientèle du CGER

Au 31 mars 2002, 251 ententes de service de location clés en main avaient été conclues, dont 141 avec des ministères et organismes autres que le ministère des Transports du Québec et 11 avec des municipalités. Ces ententes représentaient 4436 véhicules et équipements connexes. Les clients du CGER au 31 mars 2002 étaient :

- Ministère des Transports
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
- Ministère de la Culture et des Communications
- Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale
- Ministère des Finances
- Ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration
- Ministère du Revenu
- Ministère de la Sécurité publique
- Bureau du Coroner
- Investissement Québec
- Régie du bâtiment
- Société des établissements de plein air du Québec
- Société d'habitation du Québec
- Héma-Québec
- Centre hospitalier Gatineau-Mémorial
- Centre hospitalier Saint-Joseph de La Malbaie
- Centre jeunesse du Saguenay
- Centre de recherche Les Buissons
- Office des personnes handicapées du Québec
- Commission scolaire de la Baie-James
- Commission scolaire du Pays des Bleuets
- Service de renseignement criminel
- Service de police de la communauté urbaine de Montréal
- Régie intermunicipale de police la Rivière-du-Nord
- Régie intermunicipale de police du Richelieu
- Ville de Baie-Saint-Paul
- Ville de Buckingham
- Ville de Masson-Angers
- Ville de Pierrefonds
- Ville de Rouyn-Noranda
- Municipalité de Val-d'Or
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
- Ministère du Conseil exécutif
- Ministère de l'Environnement
- Ministère de la Famille et de l'Enfance
- Ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie
- Ministère des Ressources naturelles
- Ministère de la Santé et des Services sociaux
- Tourisme Québec
- Conseil du trésor
- Régie des alcools, des courses et des jeux
- Services aériens
- Société de la faune et des parcs
- Sûreté du Québec
- Centre hospitalier Chauveau
- Centre hospitalier du Pontiac
- Centre jeunesse de Québec
- Centre de protection et de réadaptation de la Côte-Nord
- Institut de réadaptation en déficience physique de Québec
- St-Brigid's Home
- Commission scolaire du Lac-Abitibi
- Commission scolaire Pierre-Neveu
- Société protectrice contre la cruauté animale
- Sûreté municipale de Chambly
- Régie intermunicipale de police des Seigneuries
- Ville d'Amos
- Ville de Bellefeuille
- Ville de Carignan
- Ville de Mont-Tremblant
- Ville de Pincourt
- Municipalité de Sainte-Thérèse-de-Gaspé

En plus des 4952 unités du CGER, 775 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été entretenus ou réparés dans ses ateliers de mécanique selon une tarification horaire. Il est à noter qu'en 2001-2002 1632 véhicules et équipements connexes étaient inscrits dans le système d'information de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire.

Les véhicules réparés et entretenus au CGER selon une tarification horaire en date du 31 mars 2002

Super catégorie	Nombre de véhicules
Véhicule léger	627
Camion	28
Matériel-outil remorqué	6
Matériel remorqué	14
Véhicule-outil	32
Équipement	7
Matériel divers	61
TOTAL	775

Le **CGER** au Salon des Affaires municipales

Les 26 et 27 septembre dernier avait lieu, au Centre des congrès de Québec, le Salon des affaires municipales 2002 organisé par la Fédération québécoise des municipalités. Plus de 160 fournisseurs municipaux exposaient leurs programmes et services à l'occasion de ce salon, et plus d'une vingtaine de ministères et organismes étaient présents à l'intérieur du Pavillon du gouvernement du Québec. Le CGER y participait, et l'occasion était idéale pour ses conseillers à la clientèle d'y rencontrer plusieurs décideurs du monde municipal et de leur remettre le nouveau matériel promotionnel présentant les produits et services de l'organisation. L'événement a attiré plus de 3300 visiteurs.



Pour l'occasion, le CGER tenait un stand agrémenté du nouveau visuel du CGER. De plus, une benne à asphalté sur un camion 6-roues et fabriquée à l'atelier de mécanique de Napierville était exposée. M. Serge Brault, répartiteur à cet atelier, était présent durant toute la durée du Salon; son appui aux conseillers à la clientèle quant à la présentation du produit en vedette a été très apprécié. M. Brault avait prévu l'utilisation d'une unité d'énergie mobile pour permettre d'effectuer des démonstrations du fonctionnement de la benne : l'ouverture des portes de chargement, l'ouverture des portes à guillotine arrière et l'abaissement du tablier de déversement. Une vidéo expliquant le fonctionnement de la benne a été présentée en complément aux explications de M. Brault. Une fiche contenant les caractéristiques techniques de cet équipement a été remise aux visiteurs.

Félicitations à toute l'équipe du CGER!

S@M en LIGNE

www.samenligne.com

Vous utilisez votre véhicule,
nous nous occupons du reste!

www.cger.gouv.qc.ca

Centre de gestion
de l'équipement
roulant
Québec

Afin de faciliter la recherche sur les différents fournisseurs liés au monde municipal, la Fédération québécoise des municipalités a conçu un nouvel outil : *le Répertoire des fournisseurs municipaux SAM en LIGNE*. Ce dernier permet aux acheteurs de découvrir de nouvelles entreprises à l'intérieur d'une région précise ou à travers la province ainsi que de faciliter la recherche des coordonnées d'un fournisseur. En visitant le site www.samenligne.com, un internaute peut trouver le CGER en tant que fournisseur dans ce répertoire. Un bandeau publicitaire permet d'accéder directement au site Internet du CGER, et un article dans le *Bulletin SAM en LIGNE* fait connaître les produits et services.