

# Info

# CGER

## Bulletin d'information

du Centre de gestion de l'équipement roulant

Volume 7 • Numéro 2 • Mai 2006

L'ingéniosité contre les rigueurs  
de l'hiver 2

**RAPPEL** - Partage des responsabilités  
lors d'un accident 3

Compétition provinciale de chasse-neige  
à Trois-Rivières 3

Saviez-vous que... 3

**CHRONIQUE Regard vert l'avenir**  
Les véhicules lourds écologiques :  
une idée qui tient la route? 4

L'expertise du CGER en Italie 6

**CHRONIQUE Automobile**  
Le Salon International de l'Auto  
de Montréal 2006 7

À louer clés en main! 7

**Découvrez nos nouveautés** 8  
♦ Benne en « U »  
♦ Tracteur articulé multiusage



## Découvrez nos nouveautés

### Benne EN « U »

En octobre dernier, le CGER est devenu propriétaire d'une benne en « U », un équipement qui se veut un compromis entre une benne-épandeur à fond mobile et une épandeuse conventionnelle.

*Suite à la page 8* ▶▶



### TRACTEUR ARTICULÉ multiusage

Afin de répondre aux besoins des municipalités, le CGER a fait récemment l'acquisition d'un produit québécois de marque *Benco* : un tracteur utilitaire à vocations multiples pour l'entretien des trottoirs, des pistes cyclables et des parcs.

*Suite à la page 8* ▶▶



## RAPPEL

### PARTAGE DE RESPONSABILITÉS LORS D'UN ACCIDENT

À la suite de nombreux questionnements, le CGER désire rappeler à sa clientèle quelques renseignements complémentaires concernant les responsabilités de chacune des parties, soit du CGER, soit du client, lors d'un accident.

*Suite à la page 3* ▶▶

## L'ingéniosité contre les rigueurs de l'hiver



### Une idée de Jean-Paul Tremblay obtient le Prix Mérite APSSAP

par Catherine Pilon

Dans Prévention au travail, magazine publié par la CSST et l'IRSST, paraissait cet hiver un article sur le Prix Mérite APSSAP pour lequel le récipiendaire n'est nul autre qu'un mécanicien travaillant au CGER.

#### **Trop de glace pour les essuie-glaces**

Mise en situation : vous êtes en retard pour le boulot. Dehors, il fait froid, il neige, il vente, bref vous devez affronter la tempête. Arrivé à votre véhicule, vous découvrez une immense nappe de glace qui recouvre le pare-brise. Vous réussissez de peine et de misère à dégager une partie de cette glace. Toutefois, dès que vous prenez la route, vous constatez, avec grand désarroi, que de la glace s'accumule au bas de votre pare-brise. Cette dernière, en plus de nuire à votre visibilité, paralyse vos essuie-glaces. Malgré tout, vous continuez votre route parce que vous êtes en retard. Vous vous reconnaissez? Avouez que c'est dangereux!

Imaginez-vous, cette fois, que vous êtes à bord d'un véhicule de déneigement et que cette même glace au bas de votre pare-brise vous obstrue la vue. Avec une auto, cette situation est déjà bien dangereuse, alors imaginez ce que ce serait si vous conduisiez un véhicule de déneigement!

Dans la région de Charlevoix, les travailleurs chargés de déneiger les routes étaient souvent confrontés à ce genre de situation. Ils devaient alors immobiliser leur véhicule sur le bord du chemin pour ensuite aller grimper sur le côté de celui-ci afin d'enlever la glace qui s'accumulait au bas du pare-brise de leur véhicule. De plus, cette glace faisait la vie dure aux essuie-glaces, soit en les paralysant, soit en les brisant. Sans compter qu'elle obstruait continuellement le dégivreur extérieur. Résultat : le pare-brise s'embuait à l'intérieur ce qui compromettait continuellement la sécurité des travailleurs.

#### **Une idée qui a de la visibilité**

À la suite de nombreuses plaintes de ses collègues et conscient des problèmes d'accumulation de glace, Jean-Paul Tremblay, mécanicien travaillant au CGER, a su remédier à la situation grâce à une astucieuse invention.

En effet, il a installé, à l'extérieur et sur toute la largeur du pare-brise des camions affectés au déneigement, un tuyau de cuivre en serpentín qui fait fondre la neige lorsque celle-ci touche le pare-brise. Approvisionné par le liquide de refroidissement du moteur, ce tuyau est branché sur le retour du circuit de liquide du système de chauffage.

Ainsi, cette invention qui a été réalisée avec les moyens du bord a permis d'augmenter la sécurité et de minimiser les nombreuses réparations aux essuie-glaces. Le tout, sans même nuire au fonctionnement du dispositif qui ne cesse de produire de la chaleur et de désembuer les vitres.

L'inventeur se réjouit d'ailleurs de constater l'efficacité de son ingéniosité. Et à juste raison, puisque le serpentín extérieur fait fondre 95 % de la neige. Dès lors, terminées les accumulations de neige et de glace! Désormais, place à une meilleure visibilité!

Pour l'instant, cette invention est présente sur les deux camions de La Malbaie et elle est en essai sur un camion de Québec. Mais cette petite merveille pourrait bien se retrouver sur d'autres véhicules d'autres régions. Qui sait?



*L'ingéniosité : un tuyau de cuivre en serpentín qui fait fondre la neige lorsque celle-ci touche le pare-brise.*

## PARTAGE DE RESPONSABILITÉS LORS D'UN ACCIDENT

À la suite de nombreux questionnements, le CGER désire rappeler à sa clientèle quelques renseignements complémentaires concernant les responsabilités de chacune des parties, soit du CGER, soit du client, lors d'un accident.

### Responsabilité du CGER

Lorsqu'un véhicule, propriété du CGER, subit un accident, le CGER s'engage à réparer ou à remplacer ce véhicule auprès du client. Toutefois, si l'accident est causé par une utilisation anormale ou inappropriée du véhicule, le client doit assumer la responsabilité et les coûts liés à cet accident.

De plus, il est important de mentionner qu'en vertu de la convention d'indemnisation directe, une personne impliquée dans un accident au Québec n'a pas à déboursier pour les dommages causés aux autres véhicules, et ce, peu importe si elle est responsable ou non.

### Voyages à l'extérieur du Québec

Lorsqu'un client a un accident à l'extérieur du Québec avec un véhicule du CGER, seuls les dommages causés à ce véhicule sont couverts par le CGER. Si le client est déclaré responsable de cet accident, il devra alors assumer le coût des dommages causés à l'autre véhicule impliqué dans l'accident et toute autre réclamation pouvant survenir.

### Responsabilité du client

Lorsqu'un client a un accident avec un véhicule du CGER et qu'il reçoit une réclamation pour des dommages causés à des biens matériels, tels qu'un poteau appartenant à Hydro-Québec par exemple, il en revient au client d'assumer les coûts de cette réclamation. La responsabilité civile incombe au client.

Par ailleurs, c'est aussi le client qui est responsable d'assumer les pertes ou les vols de biens, d'objets ou d'effets personnels à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule.

## Saviez-vous que...

Environ 70 % des véhicules au Canada ont au moins un pneu trop gonflé ou sous-gonflé d'au moins 10 %? En effet, c'est ce que révèle une étude récente de Transports Canada.

La pression d'air des pneus supporte 95 % du poids du véhicule. C'est pourquoi le gonflage joue un rôle crucial en ce qui a trait à l'efficacité des pneus. Et sachez que même s'ils semblent bien gonflés, les pneus peuvent tout de même être sous-gonflés de 20 %.

Enfin, saviez-vous que des pneus bien gonflés peuvent diminuer la consommation de carburant d'un véhicule? En effet, le sous-gonflage des pneus augmente la résistance au roulement du véhicule, ce qui a pour effet de réduire la durée de la bande de roulement et d'augmenter la consommation de carburant. À titre d'exemple, un seul pneu sous-gonflé de 56 kPa (8lb/po<sup>2</sup>) peut accroître la consommation de carburant de 4 %. Ainsi, des pneus bien gonflés pourraient aussi vous aider à gonfler votre portefeuille!



Source : <http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp2823/gonflage.htm>

## Chasse-neige à vos marques ! Prêts ? Partez !

Le 16 septembre prochain aura lieu, à Trois-Rivières, une compétition provinciale de chasse-neige. Cette compétition regroupera les conducteurs du ministère des Transports, d'entreprises privées et des municipalités. Cette épreuve a pour objectif de tester les habiletés des participants lors d'une conduite avec obstacles. L'organisation de cette compétition est effectuée par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Pour leur part, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), le ministère des Transports (MTQ) et la ville de Trois-Rivières supportent tous cet événement. Pour plus d'information concernant cette compétition, veuillez communiquer avec M. Alain Cossette à l'adresse suivante :

[Alain.Cossette@mtq.gouv.qc.ca](mailto:Alain.Cossette@mtq.gouv.qc.ca)





par Catherine Pilon

## Les véhicules lourds écologiques : une idée qui tient la route?

Les camions et véhicules lourds ont-ils un avenir vert? La réponse est oui et, à ce sujet, deux perspectives s'imposent : celle de la propulsion hybride et celle du moteur diesel. Mais entre celles-ci, laquelle pourrait bien faire le plus de chemin?

### Les camions et véhicules lourds hybrides : état de la situation

Parmi les expérimentations et les prototypes évalués pour trouver une solution plus verte aux véhicules lourds, les camions hybrides font bonne figure. En effet, cette nouvelle technologie qu'est le moteur hybride vient officiellement de faire son entrée dans l'étape de la commercialisation de l'industrie du camion. Cette entrée faite avec force n'a toutefois pas conduit à une commercialisation à grande échelle. Mais attention, la course ne fait que commencer!

#### L'*International 4100*

En septembre 2005, International annonçait le début de la commercialisation de camions hybrides. Grâce à un partenariat, International, H-TUF et le fabricant de transmission Eaton ont réussi à développer une plateforme hybride parallèle qui incorpore la technologie de récupération d'énergie au freinage<sup>1</sup>. Le nom du camion usant de cette nouvelle technologie : *International 4100*. Équipé d'une transmission Eaton et disponible en 31 exemplaires, un seul de ces camions sera testé au Canada. Quelle province sera son hôte? Le Québec. Et pour quelle entreprise? Hydro-Québec.

En fait, Hydro-Québec a accueilli son *International 4100* au cours du mois de janvier 2006. En plus de posséder la plateforme hybride et d'être doté d'une nacelle, ce camion devait aussi répondre à une exigence particulière : celle d'éviter de faire tourner son moteur à l'arrêt pour de longues périodes de temps. Le respect de cette condition entraînera alors des économies de carburant de l'ordre de 30 %.

« Puisque le moteur diesel consomme 30 % moins de carburant qu'un moteur à essence et que ses émissions de CO<sub>2</sub> sont de 20 % inférieures, on estime que si le diesel était aussi populaire en Amérique du Nord qu'en Europe, plus de 21 millions de barils de pétrole seraient économisés annuellement et nos émissions de CO<sub>2</sub> seraient réduites de neuf millions de tonnes<sup>2</sup>. »

En raison de sa conception et du fait qu'il récupère l'énergie utilisée lors des freinages, plusieurs voient en l'*International 4100* la possibilité d'être employé comme véhicule pouvant servir à la récupération, au ramassage des déchets et bien d'autres utilités encore.

#### Beaucoup d'espoir mais...

Bien que l'*International 4100* ne soit qu'une première étape dans la course à la commercialisation des camions hybrides, il n'en demeure pas moins qu'il véhicule beaucoup d'espoir. Déjà, International Canada finalise une seconde vague de camions hybrides. Caractéristique de cette nouvelle vague : les camions hybrides qui la constituent présentent davantage de similarités à ce qui se fait dans les voitures et les camionnettes hybrides. Cette seconde étape, c'est-à-dire la commercialisation de cette nouvelle vague de camions, est prévue pour la fin de l'année 2006.

Toutefois, à l'égard de la technologie du moteur hybride, la culture nord-américaine n'est cependant pas encore prête pour aller de l'avant. C'est ce que constate Pronto Binwa, analyste-rechercheur au Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (le CEVEQ). Cette prise de position s'explique, selon lui, en raison de deux facteurs. D'une part, parce que le Canada et les États-Unis ne voient pas nécessairement de gain réel à la technologie hybride, et ce, en raison des coûts relativement bas du carburant. D'autre part, parce que les récents changements quant aux émissions polluantes du moteur diesel offrent, eux aussi, un avenir plus vert pour les véhicules lourds.

En somme, comme le signale Pascal Boissé dans son article « Le moteur diesel : plus d'un siècle et toujours vert » paru en juillet 2005 dans *Le Devoir*, certaines questions subsistent quant à la viabilité commerciale et écologique de la technologie hybride pour les véhicules lourds. C'est pourquoi certains, majoritairement les Européens et de plus en plus les Nord-américains, préfèrent opter pour une autre voie : celle du moteur diesel.

#### Le moteur diesel : de plus en plus propre

Sans doute que les lancements et les projets s'appropriant la technologie de l'hybride se multiplieront au cours des prochaines années. Plus près de nous toutefois se trouvent les modifications qu'a subi et que continuera de subir le



moteur diésel. En effet, si les progrès pour la propulsion hybride sont prévus pour les prochaines années, ceux à l'égard du moteur diésel sont en constante évolution.

### Un développement continu

Avant toute chose, il est important de distinguer deux enjeux majeurs qui ont trait aux véhicules écologiques. Pollution atmosphérique et économie d'énergie pour préserver les réserves pétrolières sont deux choses bien distinctes.

Le moteur diésel, bien qu'il consomme peu de carburant, a toutefois l'inconvénient d'émettre une fumée noire contenant des suies et des résidus de carburant mal brûlés. Qui n'a jamais vu de gros camions cracher une épaisse fumée noire? Ces éléments et cette image jouant en la défaveur du moteur diésel font en sorte que l'on est souvent porté à croire, à tort, que les véhicules fonctionnant avec ce type de carburant sont plus polluants que ceux utilisant de l'essence.

En fait, les normes environnementales de l'Amérique du Nord adoptées durant les années 1970 avaient pour principal objectif de contrôler l'aspect visible de la pollution. En raison de la poussière, des suies et des gaz engendrant le smog échappés par les moteurs diésels, on comprend mieux pourquoi le continent nord-américain n'a jamais été favorable à ceux-ci.



## Nouvelle réglementation en 2006

Pour que la technologie du moteur diésel puisse s'implanter en sol nord-américain, il aura fallu attendre l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation sur la teneur en soufre du carburant diésel, qui a eu lieu en janvier dernier. Cette nouvelle réglementation a notamment eu pour effet d'engendrer la production de carburant propre. En d'autres termes, cela signifie que depuis janvier 2006, le diésel est pratiquement exempt de soufre, ce qui était loin d'être le cas dans le passé.

En Europe toutefois, les normes sont plus permissives à l'égard de l'aspect visible de la pollution, mais elles sont plus strictes quant aux gaz à effet de serre et aux émissions toxiques de monoxyde de carbone. C'est pourquoi les normes européennes ont favorisé le développement continu du moteur diésel, puisque ce dernier répondait plus à leurs normes.

De ce développement technologique, il résulte aujourd'hui un moteur diésel qui offre un rendement en carburant près de 40 % plus efficace que celui des moteurs à essence. Certains véhicules diésels récents sont même équipés de filtres à particules qui débarrassent l'échappement des suies noires, et ce, en vue de répondre à une loi prévue pour 2007 qui sévira à cet effet. En France, l'engouement est tel pour ce type de moteur qu'il représente désormais 60 % du marché des voitures neuves.

### Camion hybride ou moteur diésel, lequel choisir?

« Bien que le principe de la propulsion hybride soit simple en théorie, son application fait appel à une technologie complexe utilisant des composants onéreux. Les gains d'efficacité de la propulsion hybride sont fondés sur la récupération d'énergie lors des freinages et sur la possibilité d'interrompre le fonctionnement du moteur lorsque le véhicule s'immobilise. Ces gains se limitent donc à la conduite urbaine<sup>3</sup> », explique Pascal Boissé.

Ainsi, la propulsion hybride pour les véhicules lourds peut sembler un choix judicieux. Toutefois, pour que ceux-ci atteignent leur pleine efficacité, ils doivent être utilisés principalement en ville. Le moteur diésel, quant à lui, est beaucoup mieux adapté aux camions qui parcourent de grandes distances. Les prochaines années seront donc déterminantes pour savoir qui gagnera la course au virage écologique en ce qui a trait aux véhicules lourds. Le camion hybride ou le moteur diésel? Les paris sont ouverts!

### Sources :

- 1 BOUCHER, Claude, « Commercialisation des camions hybrides la course est lancée », Titre de la revue, décembre 2005, p. 20-21.
- 2 BOISSÉ, Pascal, « Le moteur diésel : plus d'un siècle et toujours vert », Le Devoir, lundi 18 juillet 2005, p. b6.
- 3 BOISSÉ, Pascal, « Le moteur diésel : plus d'un siècle et toujours vert », Le Devoir, lundi 18 juillet 2005, p. b6.



par Catherine Pilon

**Du 27 au 30 mars 2006, le CGER s'est envolé en Italie, plus précisément à Turin et Sestrière, afin de participer au XII<sup>e</sup> Congrès international de la viabilité hivernale.**

### **L'Association mondiale de la route**

L'Association mondiale de la route (AIPCR) organise tous les quatre ans un Congrès de la viabilité hivernale qui représente un véritable forum d'échanges. Cette association, qui a pour but de favoriser le progrès dans le domaine du transport, a été créée en 1909. Elle regroupe des gestionnaires de réseaux routiers et des spécialistes des transports. En tout, 104 pays en sont membres, et le Québec, faisant exception à la règle, l'est lui aussi depuis 1973.

### **Le Congrès de la viabilité hivernale**

Le Congrès de la viabilité hivernale permet aux comités techniques de l'AIPCR de présenter les résultats de leurs recherches et de leurs travaux. Ainsi, plus de 2000 spécialistes et décideurs de partout dans le monde sont attendus lors de ce congrès. Ce dernier permet à ces personnalités éminentes d'échanger entre elles sur les plus récentes méthodes et techniques en matière d'exploitation, de gestion et d'entretien d'un réseau routier. De plus, une exposition qui a lieu au cours de cet événement permet aux spécialistes de prendre connaissance des plus récentes technologies dans le domaine.

Ce congrès est aussi l'occasion pour les administrations routières de partout dans le monde et pour toute entité connexe ou complémentaire au secteur des transports d'assister à cette exposition qui regroupe quelque 330 stands.

### **Le Québec, expert de l'hiver**

La place qu'occupe le Québec au plan de la viabilité hivernale est impressionnante. En effet, notre province doit gérer l'entretien d'un réseau routier s'étalant sur 32 000 km. Les dépenses directes liées à la viabilité hivernale représentent des sommes de 130 millions de dollars par les contrats à l'entreprise privée et aux municipalités et 180 millions de dollars pour le gouvernement.

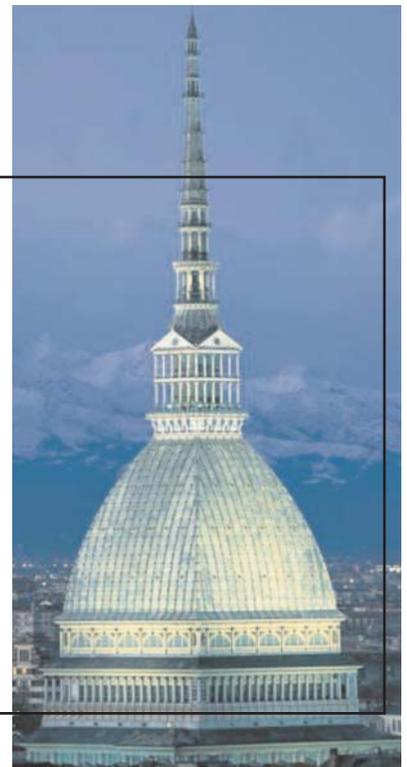
Ainsi, afin de promouvoir son savoir-faire, le Québec se doit d'affirmer sa présence à l'occasion de ce congrès mondial portant sur la viabilité hivernale. C'est pourquoi le CGER y a participé, et ce, en tant qu'expert en gestion de parc public au Québec.

### **Le CGER organisateur et participant**

À la demande des autorités du ministère des Transports, le CGER a apporté une contribution importante dans cette mission internationale. Il a également participé à cet événement en tant qu'exposant en faisant la promotion de son modèle de gestion novateur à l'étranger. Durant ces quatre jours, des membres du CGER ont rencontré les visiteurs et ont fait valoir le savoir-faire de l'organisation, ses produits et services et sa gestion axée sur les résultats et sur la qualité du service à la clientèle. De plus, en collaboration avec *Les Machineries Tenco (CDN) Itée* et *International Truck (Le Centre du camion (amiante) inc.)*, le CGER a exposé un camion représentatif de ceux qu'on utilise pour le déneigement au Québec.

## **La délégation québécoise comprenait des représentants :**

- ☒ du gouvernement du Québec (ministère des Transports, ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation et le ministère des Relations internationales);
- ☒ de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR);
- ☒ de douze entreprises privées et organisations publiques :
  - ACE Accent Contrôles Électroniques inc.
  - Association des manufacturiers d'équipements de transport et de véhicules spéciaux (AMETVS)
  - Camoplast inc.
  - C. D. Ware inc.
  - Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER)
  - J. A. Larue inc.
  - La Société canadienne de Sel, Limitée
  - Les Fontes PNS Itée
  - Les Machineries Tenco (CDN) Itée
  - Métal Plessis inc.
  - Robert Hydraulique inc.
  - R. P. M. Tech inc.



# LE SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO DE MONTRÉAL 2006

par Catherine Pilon

En janvier dernier avait lieu la 38<sup>e</sup> édition du Salon International de l'Auto de Montréal (SIAM), véritable happening au cours duquel les constructeurs et les concessionnaires automobiles donnaient le coup d'envoi à leurs nouveaux modèles 2006 et 2007.

## Un partenariat d'avenir

Pour une seconde année, Ressources naturelles Canada, fier partenaire du SIAM, était présent à l'événement. Ce partenariat vise d'une part, à développer un souci environnemental auprès des automobilistes et, d'autre part, à encourager la conciliation entre l'environnement et les automobilistes.

## Les favorites : les petites!

Avec la hausse des prix de l'essence que nous avons connus depuis l'année dernière et l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto, il n'est pas surprenant de constater la croissante popularité des petites voitures. En effet, le SIAM réservait pour cette 38<sup>e</sup> édition une grande place aux

compactes, aux sous-compactes et aux voitures utilisant des énergies alternatives.

Parmi les voitures dévoilées à ce salon, notons la Yaris Sedan 2007, la Nissan Versa 2007, la Honda Fit 2007 et enfin, le Dodge Caliber 2007.

## Des dévoilements intéressants

Outre les précédents modèles cités en exemple, le SIAM a aussi permis de dévoiler la Honda Accord 2007 et la Nissan Altima du printemps prochain. Transport Canada a de plus profité de cet événement pour exposer deux véhicules européens : une BMW série 2, modèle diesel, et une Audi série A1. Modèles qui trouveront peut-être bientôt preneur du côté du marché nord-américain.



Toyota Yaris Sedan

©wheels 24



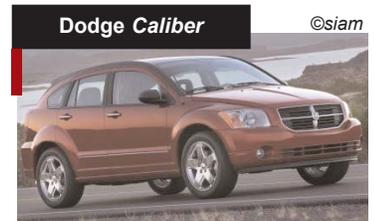
Honda Fit

©autooboz



Nissan Versa

©act



Dodge Caliber

©siam



### VÉHICULES LÉGERS

- . Berlines compactes
- . Berlines intermédiaires
- . Berlines régulières
- . Familiales intermédiaires à traction intégrale
- . Véhicules nouvelle technologie
- . Mini-fourgonnettes passager
- . Fourgonnette régulière pour passager
- . Camionnettes compactes allongées 4X4 manuelles
- . Camionnettes régulières 4X2
- . Camionnettes régulières allongées 4X2
- . Camionnettes 4 portes 4X2 1 tonne
- . Camionnettes utilitaires compactes 4 portes
- . Camionnettes utilitaires régulières 4 portes



### VÉHICULES LOURDS

- . Camion 6-roues à benne basculante
- . Camion 6-roues cabine surbaissée 4 portes
- . Camion 6-roues porteur cabine basculante 4 portes
- . Camion 10-roues à benne basculante
- . Camion 10-roues porteur cabine régulière
- . Camion 10-roues porteur cabine basculante
- . Camion 10-roues traceur cabine régulière pour usage municipal
- . Camion 10-roues cabine régulière à vocation unique
- . Niveleuses
- . Chargeuses articulées sur pneus
- . Tracteur chargeur avec rétrocaveuse
- . Tracteur articulé multi-usage
- . Souffleuse sur tracteur
- . Divers : Rouleau automoteur, différents types de remorques et flèches de signalisation sur remorque, génératrice remorquée 3 essieux, balai remorqué motorisé, panneau à message sur remorque et bouilloire à déglacer sur partins.



### ÉQUIPEMENTS

- . Benne épandeur
- . Épandeur fondant
- . Chasse-neige gauche, droit ou réversible
- . Aile chasse-neige gauche, droite
- . Aile chasse-neige avec dispositif rétractable
- . Gratte avant, arrière ou inter-essieu
- . Souffleuse amovible
- . Ramasseur de repères
- . Grue portée télescopique
- . Échelle télescopique
- . Éliminateur d'andain
- . Débroussailluse sur pelle
- . Compresseur porté sur camion
- . Atténuateur d'impact
- . Benne monocoque isolée
- . Dépose et ramasse cône
- . Écureur d'égouts - vide puisard
- . Équipement de traçage sur camion





## Découvrez nos nouveautés

par Catherine Pilon

Découvrez d'autres nouveautés sur notre site Internet : [www.cger.mtq.gouv.qc.ca](http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca)

### Benne en « U »

En octobre dernier, le CGER est devenu propriétaire d'une benne en « U », un équipement qui se veut un compromis entre une benne-épandeur à fond mobile et une épandeuse conventionnelle. Avec un volume de chargement de 9 m<sup>3</sup> à la ligne d'eau et de 11 m<sup>3</sup> avec le comble, la benne en « U » offre non seulement une charge utile supérieure à une benne-épandeur à fond mobile, mais elle offre aussi les avantages d'une construction monocoque plus rigide, c'est-à-dire une fiabilité mécanique accrue en raison du nombre réduit de pièces mobiles. De plus, le centre de gravité du véhicule, qui se trouve plus bas que celui d'une épandeuse conventionnelle, augmente la stabilité et diminue par le fait même les risques de renversement.



La benne en « U » dont le CGER a fait l'acquisition possède un convoyeur entraîné par un réducteur planétaire qui ne nécessite pas de coiffe. De plus, la géométrie de la trémie favorise l'écoulement des matériaux d'épandage vers le convoyeur, et la présence d'un convoyeur transversal offre une possibilité d'épandage des deux côtés. Un cylindre télescopique permet, quant à lui, de vider rapidement les matériaux d'épandage non utilisés.

Ce nouvel équipement alloue une polyvalence équivalente à celle d'un système multibenne, et le changement de vocation été/hiver s'effectue dans un délai très court puisqu'il ne nécessite que quelques interventions mineures.

### TRACTEUR ARTICULÉ multiusage

Afin de répondre aux besoins des municipalités, le CGER a fait récemment l'acquisition d'un produit québécois de marque Benco : un tracteur utilitaire à vocations multiples pour l'entretien des trottoirs, des pistes cyclables et des parcs.

Cet équipement est un chargeur articulé de taille réduite à 4-roues motrices et de conception robuste. Il est confortable pour l'opérateur et l'air climatisé est disponible. Son système d'attache rapide facilite l'adaptation et l'utilisation d'une gamme complète d'accessoires et d'outils, tels que différents modèles de lames, des souffleuses à neige, des épandeurs d'abrasif, des balais, des fourches et d'autres outils spécialisés.

Il peut être utilisé comme chargeuse, déneigeuse, remorque, chariot élévateur et autres applications. En opération à la ville de Victoriaville, ce porte-outils peut être utilisé 12 mois par année.



Centre de gestion  
de l'équipement  
roulant

Québec 

Le bulletin Info CGER est publié par le Secteur des communications  
1650, rue Louis-Jetté  
Québec (Québec) G1S 2W3

Téléphone : (418) 643-5430  
Télécopieur : (418) 528-5582  
Courriel : [cger@mtq.gouv.qc.ca](mailto:cger@mtq.gouv.qc.ca)  
Site Internet : <http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca>