

Info CGER

Bulletin d'information du Centre de gestion de l'équipement roulant

Volume 8 • Numéro 1 • Février 2007

SOMMAIRE

Êtes-vous SMART?	2
Un client satisfait Ville de Salaberry-de-Valleyfield	3
CHRONIQUE Regard vert l'avenir Avec du maïs, on produit de l'éthanol	4
Des tonnes d'hybrides	5
CHRONIQUE Info mécano Cinq trucs pour économiser votre carburant	6
La santé dans une remorque	7
À louer clés en main !	7
En développement Flèche de signalisation à commande sans fil et à panneau solaire	8
S'il vous plaît, soyez prudents!	8



L'année 2007 marquera le 10^e anniversaire du CGER

**Puisse notre reconnaissance envers votre confiance
se manifester tout au cours de l'année!**



Nouvelle ADRESSE

**Bureau de zone des
Laurentides-Lanaudière**

4, boulevard de la Salette
Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G5

Téléphone : 450 569-7692
Télécopieur : 450 569-3096

**Bureaux de zone de l'Est-de-la-Montérégie et
de l'Ouest-de-la-Montérégie**

100, boulevard de Montarville, local 122
Boucherville (Québec) J4B 5M4

Téléphone : 450 655-1145
Télécopieur : 450 655-9501

Êtes-vous smart ?

par Dominique Pelletier



Petite, économique, écologique, mais surtout étonnante : la Smart fortwo dont le CGER a récemment fait l'acquisition n'a pas fini de faire tourner les têtes!

Petite, mais sécuritaire

Finis, les problèmes de stationnement! Avec ses 2,5 m de longueur, la *fortwo* de Smart est si petite qu'on peut en garer deux dans un seul espace de stationnement. Mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, les tests de collision subis par la *fortwo* ont prouvé qu'elle était l'une des voitures les plus sécuritaires de sa catégorie. La cellule de sécurité tridion en acier renforcé absorbe une grande partie de l'énergie d'impact, tandis que les multiples dispositifs de sécurité contribuent à protéger les occupants lors d'un accident.

Même l'hiver, la *fortwo* tient la route : son moteur, placé à l'arrière, offre une excellente répartition du poids entre l'avant et l'arrière, pour permettre une bonne adhérence au sol en cas de chaussée glissante. De plus, les différents dispositifs de contrôle assurent un freinage optimal, autant dans les courbes que sur une surface enneigée ou glacée.

Économique

Le moteur diesel de la *fortwo* a une consommation de 4,2 l/100 km¹. Ainsi, pour un trajet de 250 km (la distance estimée entre Québec et

Montréal), une voiture moyenne consomme 24,8 l d'essence, ce qui coûte environ 25 \$. La *fortwo*, elle, brûle seulement 9,3 l de diesel, pour un total de moins de 10 \$.

Écologique

Le caractère écologique de la *fortwo* s'étend bien au-delà de son moteur diesel et de sa faible consommation de carburant. En effet, toute la conception a été pensée de façon à ce que l'on puisse récupérer, recycler et réutiliser facilement le plus de pièces possible lorsque la durée de vie du véhicule sera terminée. Les matériaux utilisés sont soigneusement choisis en fonction de leur faible impact sur l'environnement. Même l'usine où Smart fabrique ses voitures, qui porte le nom idyllique de Smartville, est bâtie selon de très hauts standards environnementaux.

... européenne!

Pour le conducteur de la *fortwo*, il sera parfois difficile d'oublier que cette voiture est de conception européenne. Oui, les ingénieurs de Smart ont tenu compte des difficultés de la conduite hivernale. Toutefois, certains détails ont été oubliés. Ainsi, le réservoir de liquide lave-glace, peu

résistant et difficile à atteindre, en fera rager plus d'un en hiver. De plus, la boîte de transmission automatisée séquentielle, qui permet de passer les six rapports en déplaçant le levier vers le haut ou vers le bas, est loin de faire l'unanimité chez les usagers. Quant au mode automatique, auquel on passe en appuyant sur un simple bouton, ses changements de rapports saccadés feront certainement grogner les amateurs de puissance!

Bref, la *fortwo* de Smart peut s'avérer un choix intéressant pour une utilisation urbaine, en raison notamment de sa petite taille et de sa faible consommation de carburant. Mais si vous rêvez d'une voiture nerveuse et robuste, vous risquez d'être déçus!

Pour plus d'information :

www.lasmart.ca
<http://www4.autonet.ca/FR/Neufs/Essais/article.php?file=/Neufs/Essais/2004/09/28/1338918.html>
<http://www4.autonet.ca/FR/Guide-auto/2006/article.php?file=/Guide-auto/2006/2006/03/30/1512878.html>

¹ Selon une valeur mixte ville/autoroute

UN CLIENT **satisfait**

Depuis le mois de juin 2006, à SALABERRY-DE-VALLEYFIELD, on a déclaré la guerre à la végétation en bordure des rues. Grâce à la transformation effectuée par le CGER sur un de ses balais motorisés, la Division des travaux publics de la municipalité est maintenant en mesure de déraciner les mauvaises herbes qui poussent en bordure des trottoirs, pour ainsi garder la ville propre, propre, propre!

Les balais de rue à poils d'acier, que l'on utilise généralement pour ce genre de travail, ne font que couper les tiges des plantes, lesquelles repoussent au bout de deux semaines. L'équipement modifié par le CGER, baptisé coupe-herbe bordure, déracine les mauvaises herbes grâce à un puissant jet d'eau.

L'atelier de Valleyfield, une équipe efficace!

Quand il a entendu parler d'un tel équipement lors d'une présentation à Ville LaSalle, le directeur du Service de l'environnement et des travaux publics de Salaberry-de-Valleyfield, M. Guy Gagnon, a trouvé l'idée intéressante. Son premier réflexe fut de faire appel au fournisseur pour effectuer la transformation d'un de ses balais mécaniques. Toutefois, après quelques mois d'attente infructueuse, M. Gagnon décida de se tourner vers l'atelier du CGER à Valleyfield, avec lequel la municipalité fait affaire depuis mai 2003. Le répartiteur de l'atelier, M. Pierre Lefort, a reçu la demande avec intérêt. « Le plus difficile, ça a été de trouver le bon équilibre pour la pression d'eau », explique-t-il. Néanmoins, avec l'aide du mécanicien, M. Daniel Leclerc, le répartiteur a pu livrer la commande en moins de trois jours.

« Le résultat est magnifique! », se réjouit Guy Gagnon. « C'est très facile à utiliser. Il faut seulement faire attention que la brosse soit bien positionnée, comme ce qu'on doit faire habituellement quand on utilise un balai mécanique. Quand il y a des plantes à enlever, on n'a qu'à appuyer sur un bouton, et le jet d'eau fait son travail. »

De nombreux avantages

Une chose est sûre : M. Gagnon est un client satisfait! Selon lui, il y a une foule d'avantages

à faire affaire avec le CGER. D'abord, parce que la qualité du service technique offert par ses employés est constante, mais aussi parce que cela dégage les gestionnaires et leur apporte du support quant au choix de l'équipement. De plus, l'avantage économique est indéniable. « Avant de signer notre contrat avec le CGER, ça nous coûtait une fortune d'entretien et de réparation, explique-t-il. La moyenne d'âge des unités de notre parc était de plus de 20 ans, et quand un équipement brisait, l'attente était souvent longue avant de recevoir les pièces. Finalement, le budget d'entretien de la Ville de Valleyfield et des deux municipalités qui ont été fusionnées était plus important que le montant que ça nous coûte de louer les équipements au CGER! Et en plus, on n'a plus besoin de défendre à la pièce l'achat et la vente des équipements devant le conseil municipal. » Bref, une économie d'argent, de temps et d'énergie!

M. Gagnon est catégorique lorsqu'on lui demande quelle est, selon lui, la plus grande force du CGER : « Son personnel! », répond-il sans hésiter. Une réponse qui a bien plu au directeur du CGER, M. Gérard Brichau. « C'est vrai : la compétence de notre personnel joue un grand rôle dans l'expertise et la réussite du CGER, précise-t-il. Mais pour être compétents, il faut d'abord être à l'écoute de nos clients, comme ce fut le cas à Valleyfield. »



Levons notre chapeau à l'équipe du CGER à Valleyfield : par son efficacité, elle a su répondre au besoin de sa clientèle!

Avec du maïs, on produit de l'éthanol!

Le 23 mai dernier, le gouvernement Harper annonçait qu'en 2012, toute l'essence en vente au Canada contiendra 5 % d'éthanol. À première vue, cette annonce semble encourageante pour la réduction des gaz à effets de serre (GES). Mais l'éthanol est-il réellement aussi bénéfique pour l'environnement qu'on voudrait nous le faire croire?

Qu'est-ce que l'éthanol?

L'éthanol est un alcool obtenu à partir de la fermentation d'un sucre ou de la conversion d'amidon contenu dans certaines céréales. Au Brésil, où on roule à l'éthanol depuis plus de 30 ans, on transforme la canne à sucre pour alimenter les véhicules. Au Canada et aux États-Unis, c'est plutôt le maïs qui est le plus souvent utilisé pour produire l'éthanol, bien qu'il soit également possible d'en fabriquer à partir de résidus agricoles et forestiers (tiges, paille, copeaux de bois, etc.).

Avantages

Parce qu'il est riche en oxygène et en octane mais pauvre en carbone, l'éthanol est reconnu pour permettre une combustion plus complète que l'essence, générant ainsi moins de résidus et de GES. Même une concentration de 5 % d'éthanol dans l'essence ordinaire (E-5), comme ce que le Canada veut implanter, fournit assez d'oxygène pour améliorer nettement la combustion de l'essence ordinaire. La bonne nouvelle, dans tout ça, c'est que presque n'importe quel véhicule qui a été construit après 1980 peut fonctionner avec un mélange d'essence qui contient jusqu'à 10 % d'éthanol (E-10), et ce, tout en restant couvert par la garantie du concessionnaire. De plus, certains véhicules dotés de moteurs polycarburants, aussi appelés « flex-fuel », permettent de faire le plein avec une solution à 85 % d'éthanol (E-85) aussi bien qu'avec de l'essence normale. Et ces véhicules sont moins rares que l'on ne le pense : aux États-Unis, quatre millions sont en circulation, tandis qu'au Brésil, 7 nouvelles voitures sur 10 roulent au biocarburant. Là-bas, le mélange E-85 est même moins cher que l'essence, à raison de 0,95 \$ le litre, en comparaison avec 1,24 \$...



Mais ce n'est pas tout : l'hiver, lorsque nos voitures se font malmener par les vents et le froid, l'éthanol contenu dans l'essence empêche la tuyauterie de geler, car l'éthanol est un alcool, donc un antigel naturel. Il aide également à prévenir la condensation en absorbant l'eau contenue dans le réservoir.

Désavantages

De la pompe à la combustion, l'éthanol est vraiment une solution efficace aux surplus de GES. Toutefois, on a souvent tendance à oublier qu'avant d'être livré dans les stations-services, l'éthanol est le fruit d'un long processus de transformation.

Au Canada, présentement, la majorité de l'éthanol provient de la transformation des plants de maïs. D'autres cultures peuvent servir à la transformation en éthanol, mais le choix du maïs-grain apparaît comme particulièrement rentable pour le Canada, comme pour les États-Unis. Or, la culture du maïs est l'une des plus coûteuses énergiquement. En effet, bien que son rendement soit des plus efficaces, le maïs est l'une des plantes qui en demande le plus au sol dans lequel elle pousse. Cela appauvrit la terre, nécessitant une importante quantité d'engrais et de pesticides qui sont fabriqués à partir de molécules de pétrole. Ceux-ci, avec l'arrosage et la pluie, se déversent dans la nappe phréatique et dans les cours d'eau environnants, bouleversant ainsi l'équilibre naturel. De plus, l'appauvrissement de la terre incite à déplacer fréquemment la plantation, ce qui entraîne souvent la déforestation d'une partie de territoire.

En outre, le maïs est une plante annuelle. On doit donc labourer la terre et semer les grains chaque année, puis épandre l'engrais et les pesticides. Toutes ces opérations nécessitent le recours à de la machinerie qui brûle du carburant, donc, qui produit des GES. Une fois que le maïs a atteint son plein développement, il est transporté par camion jusqu'à l'usine de transformation. Le processus de fabrication de l'éthanol demande lui aussi une quantité importante d'énergie. Finalement, puisque l'alcool ne peut pas voyager par pipelines, on transporte l'éthanol jusqu'aux points de services par camion ou par train.

Certains défenseurs de ce biocarburant arguent que, comme le maïs est une plante, il transforme une grande partie de gaz carbonique en oxygène durant sa croissance. Mais il serait

surprenant qu'il en transforme autant que tout le processus pour faire de l'éthanol en demande.

En bout de ligne, pour produire un gallon d'éthanol, on aura dépensé 129 600 Btu (British Thermal Units), tandis que ce même gallon d'éthanol aura une valeur énergétique de seulement 76 000 Btu¹. De plus, on calcule que pour produire 1,3 unité d'éthanol, on a consommé 1 unité de pétrole. Mais l'éthanol est moins efficace énergiquement que le pétrole : il faut à peu près 1,5 litre d'éthanol pour couvrir la même distance qu'avec 1 litre de pétrole².

Avantageux, l'éthanol? Pas tant que ça...

Réduction des GES avec le E-10 = 3 % à 4 %

Réduction des GES en roulant à 100 km/h
plutôt qu'à 120 km/h = 20 %

Mais un jour...

Mais le maïs est loin d'être la seule matière à pouvoir être transformée en éthanol. D'autres plantes sont envisageables, comme par exemple le panic raide, une plante vivace, qui aurait pour avantage de ne pas nécessiter de semences chaque année. Toutefois, son bénéfice énergétique n'est pas encore au point : il faut savoir qu'à quantité égale, chaque plante n'a pas le même rendement en éthanol. Par exemple, les Brésiliens tirent 6 à 8 fois plus d'éthanol de la canne à sucre que nous en produisons à partir du maïs-grain.

Beaucoup de recherches se font au Canada pour parvenir à produire de l'éthanol cellulosique, fabriqué à partir de résidus agricoles ou forestiers. Ceci aurait le net avantage de tirer profit de substances qui sont déjà produites par d'autres secteurs d'activité. Ainsi, nous pourrions commencer le processus lors du transport de ces matières vers les usines de transformation, ce qui représente une grande économie d'énergie. À Sherbrooke, dans les Cantons-de-l'Est, on étudie même la possibilité de faire traiter les déchets urbains pour en faire de l'éthanol. Si ce projet fonctionne, la Ville pourrait réduire de 80 % l'enfouissement des matières résiduelles!

Nous sommes poussés à l'évidence : il nous faudra bientôt trouver un substitut au pétrole, car les réserves mondiales d'or noir se font de plus en plus rares. Toutefois, il est impératif de tenir compte du rendement énergétique complet du prochain carburant-miracle. Une chose est sûre, c'est qu'il faudra faire chacun notre part en adoptant un mode de transport plus responsable.

Sources :

- ¹ PIMENTEL, David. *Energy and Dollar costs of ethanol production with corn*, Hubbert Center's quarterly newsletters, #98/2, 1998, [En ligne]. [http://news.minnesota.publicradio.org/features/2005/03/21_steilm_ethanolenergy/pimentelpaper.pdf], (Consulté le 7 juin 2006).
- ² DiPardo, Joseph. *Outlook for Biomass Ethanol Production and Demand*, Energy Information Administration, p. 3, [En ligne]. [<http://tonto.eia.doe.gov/FTP/ROOT/features/biomass.pdf>], (Consulté le 7 juin 2006)

Des tonnes d'hybrides

par Dominique Pelletier

Il n'y a pas qu'entre petites voitures qu'on s'hybride! Les poids lourds se joignent de plus en plus à la mêlée pour participer à la création de cette nouvelle lignée de véhicules. Les derniers en lice : **les camions à ordures!**

Parmi tous les véhicules lourds, le camion à ordures est un candidat idéal pour bénéficier d'une « greffe » de moteur électrique. En effet, ce type de véhicule passe les trois quarts de son temps en arrêt, pendant que son équipement hydraulique de manutention des ordures travaille à nous débarrasser de nos rejets. En plus de cette opération très énergivore, les arrêts et départs fréquents constituent le pire scénario pour un groupe motopropulseur classique!

Une étude a donc été menée par Transports Canada, conjointement avec une entreprise privée de Saint-Nicolas, près de Québec. Il en est ressorti qu'avec l'installation d'un système hybride monté en parallèle, on pourrait récupérer l'énergie de freinage à l'aide d'une pompe hydraulique et d'un accumulateur, puis l'utiliser pour la manutention des ordures. Ceci pourrait représenter des économies de 5000 litres de carburant par année, et ainsi réduire de 13 tonnes les émissions annuelles de gaz carbonique. On calcule que, selon le prix actuel du carburant, les dépenses engendrées par les transformations pourraient être épongées en seulement quatre ans.

« On sent que les choses sont en train de bouger de ce côté », affirme Claude Guérette du Centre de développement des transports, l'organisme de recherche de Transports Canada. « Je m'attends même à voir des premiers prototypes en démonstration d'ici au plus un an ou un an et demi.¹ » Alors, si tout va bien, d'ici à ce que l'on puisse utiliser nos déchets pour alimenter les camions à ordures en carburant, les modèles hybrides devraient avoir vu le jour!

¹ « Camion à ordures hybride, le choix de l'avenir? », *Marché Municipal - Bulletin d'information*, [En ligne], 2005. [<http://www.marchemunicipal.ca/static/articles/1535.asp>] (Consulté le 14 juin 2006).





Source : msn auto

Cinq trucs pour économiser votre carburant

Nous avons peu de pouvoir sur les fortes fluctuations du prix de l'essence. Cependant, nous pouvons vous rappeler qu'il existe divers moyens pour soutirer le maximum de chaque litre d'essence. Voici quelques trucs pour y arriver :



1 Ne manquez pas les rendez-vous d'entretien de votre véhicule du CGER

Un moteur mal réglé, avec des bougies encrassées par exemple, consommera inutilement de l'essence.

2 Faites vérifier le parallélisme des roues et la pression d'air dans les pneus

Des pneus bien gonflés et un alignement périodique des roues peuvent vous faire économiser jusqu'à 15 % de carburant.

3 Faites un bon ménage dans le coffre à bagages

Enlevez tout matériel superflu qui ajoute du poids au véhicule. Tous les 100 kilos de charge inutile augmentent de 0,5 litre aux 100 kilomètres la consommation d'essence.

4 Changez vos habitudes de conduite

Accélérez graduellement, réduisez votre vitesse et freinez en douceur, car ces éléments pourraient réduire la consommation d'essence de votre véhicule. Par exemple, à 90 km/h, la plupart des véhicules consomment environ 20 % moins de carburant qu'à 110 km/h. À l'arrêt, ne faites pas fonctionner inutilement votre moteur. Un moteur qui tourne au ralenti 20 secondes consomme plus d'essence que si vous l'arrêtez et le redémarrez.

5 Planifiez vos déplacements

Si possible, organisez vos déplacements de manière à vous rendre d'une place à l'autre en évitant de revenir sur vos pas. Essayez, dans la mesure du possible, d'éviter les heures de pointe. Il est plus facile d'adopter un style de conduite favorisant l'économie d'essence lorsque la circulation est moins dense.

Enfin, demeurez à l'affût des nouvelles technologies offertes par le CGER en ce qui a trait aux carburants alternatifs. Cette voie laisse entrevoir un avenir très riche en possibilités...et en économies!



La SANTÉ dans une REMORQUE

Les services de génie-conseil du CGER ont contribué à la bonne santé des Québécois! L'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a fait appel à l'équipe d'ingénieurs du CGER afin de concevoir une remorque qui sert au dépistage des maladies pulmonaires reliées au travail et de la surdité professionnelle auprès des travailleurs.



Cette remorque surbaissée d'une longueur de 53 pi contient notamment une salle d'attente, une section réservée aux examens audiologiques, une section réservée aux radiographies pulmonaires et une chambre noire, qui sert à développer les épreuves radiographiques d'ici à ce que l'on passe à la technologie numérique. Pour le confort des occupants, on y a installé également un système de chauffage et de climatisation, ainsi que des fenêtres qui, en

plus de faire office de sortie d'urgence, laissent entrer la lumière du jour.

Véritable clinique mobile, la remorque comprend aussi une génératrice qui peut alimenter le système électrique lorsque le branchement à une source extérieure est impossible. Cet équipement entièrement autonome permet ainsi aux professionnels de l'INSPQ de se déplacer sur tout le territoire québécois.

Si vous désirez de l'information sur nos services de génie-conseil, consultez notre site Internet au www.cger.mtq.gouv.qc.ca, ou communiquez un représentant du Service à la clientèle au 1 866 275-0241.



VÉHICULES LÉGERS

- . Berlins sous compactes
- . Berlins compactes
- . Berlins intermédiaires
- . Berlins régulières
- . Familiales compactes
- . Véhicules nouvelle technologie
- . Mini-fourgonnettes passager
- . Mini-fourgonnettes allongées passager
- . Fourgonnettes régulières pour passager
- . Fourgonnettes régulières tronquées
- . Autobus (fourgonnette tronquée) finition soignée
- . Camionnettes compactes allongées 4X2 automatique
- . Camionnettes régulières 4X2
- . Camionnettes régulières allongées 4X2
- . Camionnettes 4 portes 4X2 1 tonne
- . Camionnettes 4 portes 4X2 1 tonne HD, roues jumelées
- . Camionnettes utilitaires régulières 4 portes



VÉHICULES LOURDS

- . Camion 6-roues à benne basculante
- . Camion 6-roues porteur cabine basculante 4 portes
- . Camion 10-roues à benne basculante
- . Camion 10-roues porteur cabine basculante
- . Camion 10-roues traceur cabine régulière pour usage municipal
- . Niveleuses
- . Tracteur agricole 4x4
- . Tracteur chargeur avec rétrocaveuse
- . Pelle hydraulique sur chenille 13 à 18 Mkq
- . 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 patins.



ÉQUIPEMENTS

- . Benne épandeur
- . Épandeur fondant
- . Épandeur sur camionnette
- . Chasse-neige gauche, droit ou réversible ou dispositif rétractable
- . 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
- . Éliminateur d'andain
- . Débroussailleuse sur pelle
- . Rotoculteur sur niveleuse
- . Balai avant sur chargeur
- . Compresseur porté sur camion
- . Atténuateur d'impact
- . Benne monocoque isolée
- . Dépose et ramasse cône
- . Équipement surfaceuse de glace
- . Godet à déversement latéral
- . Équipement de traçage sur camion



Voici un projet sur lequel le CGER travaille et qui sera prêt à être utilisé au cours des prochains mois.

Flèche de signalisation à panneau solaire et à commande sans fil

Ce nouveau système est développé pour que la flèche de signalisation puisse être utilisée lorsque le moteur du camion porteur est à l'arrêt. Les diodes électroluminescentes qui composent les lumières de la flèche consomment très peu d'énergie, ce qui permet le recours à l'énergie du soleil. Celle-ci est captée par la batterie grâce à un panneau solaire fixé sur le toit du véhicule. Pour l'emploi nocturne ou par temps nuageux, la batterie pourra être rechargée à partir de l'alternateur du camion porteur, permettant ainsi une bonne autonomie. La flèche est reliée par ondes radio avec le boîtier de contrôle placé à l'intérieur de la cabine. Ce système pourra être utilisé sur plusieurs types de camions, mais nécessitera une installation en atelier.

Si vos activités demandent une plus grande mobilité, la commande sans fil pourra aussi être utilisée avec une flèche de signalisation installée sur l'attache-remorque du véhicule porteur. Toutefois, l'ensemble d'alimentation à l'énergie solaire ne pourra être installé sur un tel équipement.

**Pour plus d'information, communiquez avec
notre Service à la clientèle au 1 866 275-0241.**



Flèche de signalisation à commande sans fil

S'il vous plaît, **soyez** prudents!

Comme vous l'avez sans doute constaté, les sites d'approvisionnement en carburant du CGER ainsi que les ateliers de mécanique sont des endroits achalandés. Puisque plusieurs piétons et autres conducteurs sont présents en ces lieux, le CGER prie ses clients d'être vigilants et de prendre connaissance des dangers possibles liés à la vitesse excessive sur nos sites.

Au cours des prochaines semaines, vous remarquerez sans doute l'ajout d'un autocollant sur toutes les consoles des distributeurs de carburant du CGER rappelant aux conducteurs de ralentir lorsqu'ils se rendent sur nos sites.

Parce qu'un accident est si vite arrivé, parce que le CGER tient à votre sécurité, parce qu'il y a les autres... s'il vous plaît, soyez prudents!

