

Info CGER

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

Volume 9 • Numéro 3 • Octobre 2008

SOMMAIRE

Au revoir M. Brichau	2
Existe-t-il un avenir prospère pour les véhicules à propulsion 100 % électrique?	4
CHRONIQUE Regard vert l'avenir	6
♦ Les voitures hybrides - Deux nouveaux joueurs d'impact	
Les Salons 2008	8
À louer clés en main!	9
LA CAPSULE - Connaissez-vous bien...	
Les nouveaux procédés de fabrication des constructeurs	10
L'hiver approche	11
Le championnat de chasse-neige 2008	11
Innovations de l'industrie	12
♦ Le Kenworth T-170	
♦ Le Track-O	

AU REVOIR M. BRICHAU



Le mois de septembre 2008 a été ponctué par un changement majeur au CGER. En effet, M. Gérard Brichau a officiellement quitté son poste de directeur le 26 septembre dernier. M. Brichau occupait ce poste depuis 1997, année durant laquelle il a lui-même fondé le CGER.

Suite à la page 2 ►►

Innovations de l'industrie

Le KENWORTH T-170



Construit par Kenworth, le T-170 est un camion de classe 5 de type conventionnel.

Suite à la page 12 ►►

Le TRACK-O



Le Track-O est un engin de manutention lourde motorisé s'opérant à distance grâce à une télécommande.

Suite à la page 12 ►►

AU REVOIR

par Alix Houle

M. BRICHAU

Le mois de septembre 2008 a été ponctué par un changement majeur au CGER. En effet, M. Gérard Brichau a officiellement quitté son poste de directeur le 26 septembre dernier. M. Brichau occupait ce poste depuis 1997, année durant laquelle il a lui-même fondé le CGER. Il y a onze ans, Gérard Brichau a établi les bases d'une organisation qui a énormément évolué et qui est aujourd'hui synonyme de succès, avec un pourcentage de satisfaction de la clientèle de 95 % et un chiffre d'affaires de près de 90 millions de dollars. Pour le remercier et pour lui rendre hommage, voici une brève biographie qui vous fera découvrir la carrière bien remplie de ce grand homme.

Gérard Brichau est né en Belgique et a obtenu un diplôme en Hautes études commerciales et consulaires (HEC) de l'Université de Liège où il s'est également spécialisé en sciences économiques et administratives. C'est en 1971 qu'il entreprend sa carrière en travaillant comme responsable du secteur administratif dans une filiale de Philips, en Belgique. Lors de son arrivée à Montréal en 1973, il oeuvre en tant qu'administrateur dans une société de construction, où il s'occupe particulièrement de l'établissement des coûts de revient.

En 1978, M. Brichau fait son entrée au gouvernement du Québec. Il travaille d'abord au secteur des approvisionnements du ministère des Transports (MTQ) à titre de professionnel. Il y occupe différents postes jusqu'en 1986, comme agent d'approvisionnement en charge d'une équipe, chef de section à la Division de la planification, responsable de l'élaboration des principes et des politiques de gestion des stocks du Ministère et chef du Service-conseil et opérationnel auprès des unités régionales. Ensuite, de 1986 à 1996, M. Brichau demeure à l'emploi du gouvernement du Québec, mais travaille pour deux ministères différents. Successivement, il oeuvre au ministère des Approvisionnements et Service en tant que chef du service-conseil puis comme chef des politiques contractuelles, et finalement comme chef du Service des approvisionnements au ministère des Transports. C'est en 1996 qu'on lui donne le mandat de piloter l'élaboration de la première unité autonome de service au MTQ, dans le but d'assurer la gestion de l'équipement roulant du Ministère. Ainsi, en créant le CGER en 1997, il est nommé directeur et le restera jusqu'à sa retraite, le mois dernier. Il mena rapidement le CGER à l'autofinancement de ses activités.

La carrière de Gérard Brichau a été marquée de plusieurs grandes réalisations professionnelles. De 1989 à 1996, il a géré l'approvisionnement en matériaux routiers du ministère des Transports du Québec (un budget de 140 M\$). En 1998, il a participé à une analyse en gestion de parc de véhicules au Gabon, en Afrique. De plus, en 2007, il a été finaliste pour le prix Mérite de l'Association des cadres du gouvernement du Québec tout



en obtenant, au nom du CGER, une « Mention » à la cérémonie annuelle des Grands Prix du Mouvement Québécois de la Qualité.

On ne peut pas non plus passer sous le silence la participation de Gérard Brichau à plusieurs congrès internationaux d'envergure. Il a été organisateur et exposant au Congrès international de la viabilité hivernale à Sapporo (Japon) en 2002 et à Turin (Italie) en 2006, et participant à celui d'Innsbruck (Autriche) en 1994. Son implication ne s'est toutefois pas arrêtée là; il a aussi participé à l'organisation et à l'exposition des congrès mondiaux de la route à Durban (Afrique du Sud) en 2003 et à Paris (France) en 2007.

Menant une carrière déjà très enrichissante, M. Brichau a rajouté une corde à son arc en 2008 alors qu'il a obtenu un certificat en gestion de projet de l'Université Laval, à Québec. Malgré son départ du gouvernement du Québec, ce n'est pas la pleine retraite qui l'attend. Il entame une seconde carrière comme cadre à la Société de transport de Montréal (STM).

Selon ses employés et collègues, de qui il était fort apprécié, Gérard Brichau est responsable du succès du CGER grâce à ses qualités de visionnaire, de meneur et de stratège. Ses qualités humaines, comme son calme, son charisme et sa générosité, ont fortement contribué à sa réussite et ont fait de lui un excellent capitaine pour le CGER.

C'est donc du fond du cœur que nous lui souhaitons beaucoup de joie dans son nouveau travail, car il le mérite amplement!



LE NOUVEAU DIRECTEUR PAR INTÉRIM

En remplacement de M. Brichau, M. Paul-Yvan Deschênes occupe présentement le poste de directeur par intérim. M. Deschênes vous sera présenté dans un prochain numéro de l'*Info CGER*.

LES VÉHICULES À PROPULSION 100 % ÉLECTRIQUE?

LA RÉPONSE EST OUI, SELON DES HAUTS PLACÉS DE L'INDUSTRIE

Le CGER s'est montré très proactif en annonçant qu'il offrirait prochainement les innovatrices voitures électriques **Zenn** et **Némo**. Sur les campus, les lieux de travail, etc., personne ne remet en question l'efficacité et les avantages de ces véhicules « verts ». Malgré le fait que ceux-ci ne soient pas destinés à remplacer les voitures conventionnelles, mais bien à rendre plus écologiques les déplacements à l'intérieur des villes, plusieurs doutent encore que les véhicules à basse vitesse, les VBV, aient un avenir sur les routes québécoises, surtout en raison de leur faible autonomie (69 km pour la Zenn et 115 pour le camion Némo) ainsi que leur vitesse maximale relativement basse de 40 km/h.

Depuis quelques années, il est de plus en plus commun de voir des municipalités abaissant les limites de vitesse sur plusieurs de leurs routes. Voici quelques petits exemples : un segment important du boulevard Saint-Germain (route 132), à Rimouski, est passé d'une limite de 70 km/h à 50 km/h. À Prévost, dans les Laurentides, on est passé à 30 km/h. Dans l'arrondissement de LaSalle à Montréal, sur le boulevard LaSalle, sur le boulevard Champlain et sur un segment du boulevard de La Vérendrye, les automobilistes doivent dorénavant rouler sous les 40 km/h.

Ces faits reflètent une direction générale vers laquelle s'orientent les réseaux routiers du Québec : la sécurité avant tout. Pour les constructeurs de voitures électriques, comme Zenn et Némo, qui opèrent respectivement une usine à Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse, cela représentait une vague qu'il ne fallait pas manquer. Ils sont donc passés à l'action avec le ministère des Transports du Québec.

Le 17 juin dernier, la ministre Julie Boulet annonçait le lancement du projet pilote sur les véhicules à basse vitesse. M^{me} Boulet autorisait alors, et ce, pour une durée de 3 ans, les voitures électriques à rouler sur les chemins publics du Québec où la limite de vitesse ne dépasse pas 50 km/h. Le jour même, la ministre déclarait : « *La mise sur pied de ce projet pilote constitue un signal clair que nous envoyons aux entreprises novatrices dont les réalisations s'appliquent aux transports, ainsi qu'au secteur manufacturier, qu'une ouverture sérieuse pour ce type de technologie et de produit d'avenir existe maintenant au Québec.* »

Selon le porte-parole de Zenn, le vice-président à l'exploitation Gilles Allard, la compagnie compte produire entre 700 et 1000 unités en 2008 alors que seulement 300 unités avaient été vendues aux États-Unis en 2007. Cela

signifie que la demande a considérablement augmenté. Bref, avec le virage écologique qui a lieu présentement dans le monde, Zenn a raison de croire que ses véhicules trouveront preneurs.

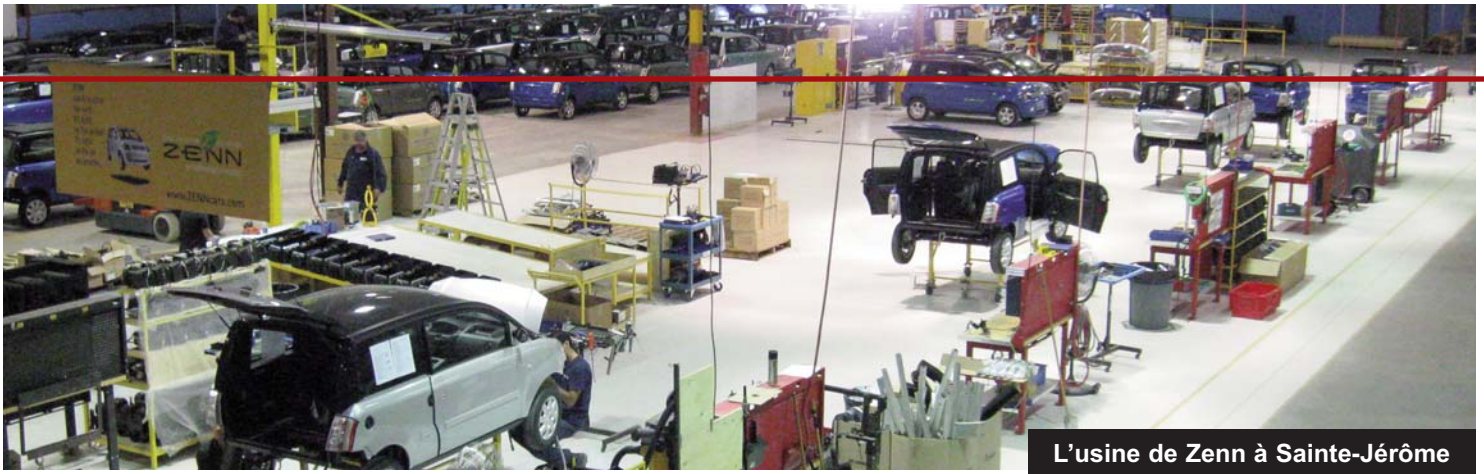
Et ce n'est pas tout! Dans le cadre d'un sondage mené par IBM dans 15 pays auprès de 125 cadres haut placés de l'industrie automobile, tous les véhicules vendus d'ici 2020 seront propulsés par une forme de moteur électrique plus sophistiqué ou toute autre technologie hybride supérieure. Selon ces spécialistes, la voiture 100 % électrique sera une réalité pour tout le monde. Cependant, les moteurs performeront beaucoup plus; une autonomie de 160 km est en voie d'être bientôt atteinte. Reste à savoir quand des véhicules adaptés pour emprunter les autoroutes seront développés. Actuellement, au Canada, le Québec et la Colombie-Britannique sont les deux seules provinces à autoriser les VBV à circuler (de façon restreinte) sur leurs circuits routiers. Aux États-Unis, elles peuvent rouler dans 45 États.

À L'ASSAUT DES USINES DE ZENN ET NÉMO

Dans le but de vérifier l'intérêt des clients par rapport aux VBV, des employés du CGER sont allés visiter les usines de Zenn et Némo à Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse le 20 août dernier. Le chef du Service à la clientèle, Claude Otis, et son équipe, en plus de quelques membres du Service de l'ingénierie et des acquisitions, ont accompagné des clients du CGER provenant de municipalités du Québec dont les représentants de Victoriaville, de Saint-Eustache, de Blainville et de Pincourt. Le groupe a non seulement fait le tour des usines, mais a aussi mis les véhicules à l'essai. Pour les clients, le but de l'exercice était de voir quels usages ils pourraient en faire. D'après les commentaires recueillis, la Zenn constitue un moyen de déplacement intéressant pour des procédures comme l'inspection de bâtiments ou la lecture des parcomètres, par exemple.



Quelques employés du CGER accompagnés de clients du CGER provenant de municipalités du Québec posent fièrement avec le camion Némo.



L'usine de Zenn à Sainte-Jérôme

Pour ce qui est de la Némó, les possibilités sont différentes, car le véhicule peut être muni de divers équipements, comme une benne. La Némó pourrait entre autres servir pour l'entretien de parcs et de terrains de sport. Cependant, il est difficile de voir l'utilité de ces petites voitures durant la saison hivernale. Des idées ont néanmoins été lancées, comme le déneigement de bornes-fontaines, d'escaliers ou de trottoirs. Pour l'instant, les gestionnaires municipaux qui ont testé les voitures sont en pleine réflexion. Les premières commandes ne se feront probablement pas avant les prochains mois. À titre informatif, le CGER offre des ententes de location clé en main de trois ans pour la Zenn et la Némó.

DE PLUS EN PLUS DE CONSTRUCTEURS

Étonnement, il existe plus de fabricants de ce genre de véhicules que l'on persiste à croire. Lors du plus récent salon auquel le CGER ait assisté, le SIVIC 2008, deux voitures électriques étaient présentes : la GEM e2 et la

GEM eL XD, des créations de GEM (Global Electrics Motercars), une compagnie du groupe Chrysler. Les deux petits bolides ont fait tourner bien des têtes alors qu'une d'entre elles, la e2, était peinte aux couleurs de la Sûreté du Québec, déjà utilisée par certains policiers de la province pour la lecture des parcomètres. De plus, deux prototypes de véhicules d'entretien électriques étaient exposés. Ces prototypes, qui ressemblent à de petits camions, sont fabriqués en aluminium à 100 % par l'aluminerie Alouette et dessinés par les Services Précidad inc. Il ne faut donc pas croire que les constructeurs de VBV ne représentent qu'un petit groupe d'environnementalistes optimistes. Plusieurs entreprises, même québécoises, participent de près ou de loin à l'élaboration de telles voitures.

LA PORTE EST OUVERTE...

Les VBV font tout juste leur entrée au Québec, et l'utilisation de voitures électriques à grande échelle constitue un avenir possible, mais encore éloigné. Cependant, fait intéressant, cet

avenir semble beaucoup plus proche en Europe, alors que le constructeur Daimler et le groupe énergétique RWE y construiront bientôt un réseau de stations de recharge pour la nouvelle génération de la Smart, de Mercedes-Benz, qui pourra être autonome sur 150 km en ville tout en suivant aisément la vitesse de circulation. C'est donc dire que le « vent électrique » souffle fort sur le monde de l'automobile. Décidément, tout le monde semble emboîter le pas. Chez Renault-Nissan, associés depuis 1999, on prend les choses très au sérieux, comme le démontre bien une déclaration du président, M. Carlos Ghosn, lors du dévoilement de la Renault Z.E. Concept : « *l'optimisation des moteurs traditionnels n'est pas suffisante. Une rupture est nécessaire. Il s'agit non plus de réduire de 20 ou 30 % les émissions, mais de passer aux zéro émissions.* »

Sources :

SAAQ (<http://www.saaq.gouv.qc.ca>)
 Cyberpresse
 (<http://monvolant.cyberpresse.ca>)
 GemCar (www.gemcar.com)



Si la location d'un véhicule électrique pour votre organisation vous intéresse
OU
si vous désirez des renseignements supplémentaires,
n'hésitez pas à communiquer avec
notre **Service à la clientèle**
au 1 866 275-0241.

Les voitures hybrides

DEUX NOUVEAUX JOUEURS D'IMPACT



LA HONDA *INSIGHT*

Le 4 septembre dernier, à Torrance en Californie, le chef de la direction chez Honda, M. Takeo Fukui, révélait au monde la toute dernière création du fabricant nippon en matière de voitures hybrides : la Honda *Insight*. On l'attendait depuis longtemps. En effet, il y a des mois que Honda annonçait la venue de ce nouveau-né, cette voiture hybride qui devrait éventuellement devenir la plus économique et la plus abordable jamais mise sur le marché. Cela a été rendu possible grâce à une réduction du poids et à l'impressionnante baisse des coûts de la technologie d'assistance moteur intégrée (Integrated Motor Assist, dite IMA), développée aussi par le constructeur japonais. Cette voiture sera offerte en modèle berline 5 portes dès le printemps prochain aux États-Unis. Son concept physique rappelle celui de la FCX Clarity, en vente depuis juin 2008, une voiture hybride utilisant l'hydrogène et l'électricité pour se propulser. Elle n'est toutefois pas encore disponible au Canada. La *Insight* a été exposée au public pour la première fois au Mondial de l'automobile 2008, le 2 octobre dernier, à Paris.



À la différence de sa consœur la *Clarity*, la *Insight* roulera grâce au mixe électricité-essence. Ses dimensions seront légèrement plus petites. Avec un tel véhicule, Honda viendra bien évidemment jouer les trouble-fêtes dans le clan Toyota, le meneur de la voiture écologique, qui a annoncé cet été une hausse de 500 \$ US sur le prix de sa *Prius*. Alors que celui-ci variera entre 22 000 et 24 700 \$ US en 2009, la *Insight* se vendra entre 18 500 et 20 000 \$ US. Reste à savoir si cela influencera réellement les ventes de la *Prius* qui, disons-le, a fait ses preuves depuis plusieurs années déjà. Le modèle 2009 présente même plusieurs améliorations qui la rendent plus efficace. Il faut savoir qu'alors que Honda pense vendre 500 000 hybrides (tous les modèles compris) par année après 2010, Toyota prévoit en écouler un million.

La *Insight* sera produite à l'usine Honda de Suzuka, au Japon. Cette usine pourrait prendre de l'expansion à la suite

de l'arrivée du nouveau-né. Plusieurs technologies novatrices constituent le cœur de la nouvelle Honda, ce qui, d'après les hautes sphères de la compagnie, améliorent le rendement du carburant. Les designers de l'entreprise ont aussi mis le paquet, voulant faire de ce véhicule un attrait immédiat et absolu pour les consommateurs. Honda profitera de ce lancement très attendu pour introduire au même moment d'autres voitures écologiques : les nouvelles *Fit* et *Civic* hybrides ainsi que le concept sport aux allures futuristes *CR-Z*.

Dans un autre ordre d'idée, est-ce que le nom *Insight* vous dit quelque chose ? Si oui, c'est tout à fait normal, puisque Honda avait lancé sous le même nom en 1999 la toute première voiture hybride destinée au grand public. Selon les dirigeants de la compagnie, ce nom constitue un symbole de l'engagement de Honda envers les innovations technologiques et l'environnement.



LA CHEVROLET *VOLT*

Dans ce marché que nous pourrions appeler « la ligue des voitures hybrides », les constructeurs japonais comme Toyota et Honda sont sans aucun doute les grands meneurs. Cependant, il se peut que le 16 septembre 2008 reste marqué dans l'histoire de cette ligue, et ce ne sera pas par l'influence d'un de ces deux fabricants. L'honneur reviendra plutôt au géant américain de l'automobile, General Motors. À Détroit, le jour même de ses 100 ans, GM a dévoilé la version industrielle et définitive (et non le prototype, dont le style était beaucoup plus sport, éclaté et futuriste) de sa Chevrolet *Volt*, la première voiture hybride de la compagnie. Jusqu'à ce temps, GM était vu par la majorité comme un constructeur dépassé par les nouvelles tendances écologiques. Par contre, le lancement de la *Volt* constitue, pour plusieurs experts du milieu automobile, un grand pas vers la diminution de notre dépendance à l'essence.

Pour la plupart, au premier regard, la *Volt* n'est qu'une autre voiture hybride, une copie américanisée d'une Honda hybride. Et bien non. Contrairement aux autres hybrides sur le marché qui roulent grâce à un moteur à essence secondé d'un moteur électrique, la *Volt* est propulsé entièrement par un moteur électrique! Son moteur à combustion de quatre cylindres (à l'essence ou à l'éthanol) ne sert qu'à recharger les batteries lorsque la balade a été plus longue que prévue. Seul le moteur électrique est relié à la transmission. Celui-ci développe une puissance équivalente à 250 chevaux. Le véhicule peut donc atteindre une vitesse de pointe de 160 km/h, avec une accélération de 0 à 100 km/h qui se fait sous les 9 secondes. Impressionnant pour une voiture électrique! La pile est rechargeable via des prises de 240 ou 120 volts; une opération qui prendrait de trois à huit heures, dépendamment du type de courant. Il en découle que pour les utilisateurs, le prix quotidien pour se déplacer en *Volt* sera bien minime; « moins cher qu'une tasse de son café préféré! », a ironisé Bob Lutz, grand patron chez GM, lors du dévoilement. Voilà un avancement majeur et une innovation importante que peu de gens voyaient venir de la part de cette entreprise.

Comme l'a écrit Éric LeFrançois, de La Presse, « sur papier, le concept est révolutionnaire. » Mais dans la réalité, il se peut que nous soyons face à une réalité quelque peu différente. Évidemment, une telle technologie ne sera pas donnée. Il est difficile d'imaginer à quel prix sera vendue la *Volt*, dont la mise sur le marché en Amérique du Nord est prévue pour novembre 2010. Alors que les optimistes crient au génie et à la fin de la pollution automobile, des réactionnaires avancent le fait que sans l'aide gouvernementale, un bien faible pourcentage de la population

pourra se payer le luxe de rouler en *Volt*. GM compte sur cette aide, car les responsables de la *Volt* ont affirmé que la compagnie ne ferait pas un seul sou à la vente, conséquemment au prix élevé de production et aux coûts faramineux qu'ont nécessité la recherche et le développement.

Pour les classes moyenne et moyenne supérieure au Québec, et même dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, le prix des voitures hybrides (ainsi que celui du remplacement des batteries, outre pour la *Volt*) est le frein principal à l'achat de ces véhicules dits écologiques. Bien que l'efficacité des nouvelles technologies devienne de plus en plus impressionnante, on est encore loin d'un monde où les hybrides sont reines. Cependant, ce que l'on peut retirer de l'arrivée de la Honda *Insight* et de la Chevrolet *Volt*, c'est que ce « monde 100 % hybride » demeure une possibilité.

Sources :

- Honda (<http://automobiles.honda.com>)
- General Motors (<http://gm-volt.com/>)
- Cyberpresse (<http://monvolant.cyberpresse.ca>)
- ConsoGlobe (www.consoglobe.com)
- Moteur Nature – Le spécialiste de l'auto écologique (www.moteurnature.com)
- Le Journal Métro Montréal (<http://www.journalmetro.com/Ma%20Vie/article/115623>)

Pour se renseigner sur les véhicules hybrides offerts par le CGER, visiter notre site Internet à l'adresse suivante : <http://www.cger.mtg.gouv.qc.ca/Pages/CarrefourDecouv/VehiculesEcolo.shtm>

The screenshot shows the CGER website interface. At the top, there are navigation tabs: 'QUI SOMMES-NOUS?', 'PRODUITS ET SERVICES', 'CATALOGUE DE VÉHICULES', 'ATELIERS DE MÉCANIQUE', and 'COMMENT NOUS JOINDRE?'. Below this is a banner for 'Virage écologique'. The main content area is divided into two columns. The left column lists 'Automobiles' (Honda Civic hybride, Toyota Prius hybride, Nemo, Zenn) and 'Véhicules utilitaires' (Ford Escape hybride, Toyota Highlander). The right column is titled 'Véhicules écologiques offerts au CGER' and contains text about the industry's ecological shift and the government's support through a program of eco-technology. A 'Service à la clientèle' button is visible in the bottom right corner of the screenshot.



Afin de mettre de l'avant ses préoccupations environnementales, le CGER a obtenu au cours de cette année son accréditation ISO 14001:2004. Pour souligner fièrement cette réussite et pour inciter tous ses clients à favoriser le développement durable, le CGER a conçu un visuel que vous verrez de plus en plus souvent.

Les SALONS 2008

par Alix Houle

Au cours des derniers mois, les conseillers à la clientèle du CGER ont parcouru le Québec à la recherche de nouveaux clients. En effet, depuis avril, le CGER a participé à six salons, congrès ou conférences en liens directs avec la gestion de parcs de véhicules. Voici un petit aperçu de chacun de ces événements!

QUARTIER MUNICIPAL DES AFFAIRES DE L'UMQ

Les **24, 25 et 26 avril** dernier se déroulait l'édition 2008 du Quartier municipal des affaires. Organisé par l'Union des municipalités du Québec (UMQ), ce rassemblement annuel offre aux exposants l'opportunité de rencontrer des décideurs municipaux de partout au Québec (maires, conseillers, gestionnaires, etc.) dans le but d'y établir de nouveaux contacts d'affaires. L'évènement avait lieu au Centre des congrès de Québec alors que les conseillers MM. Claude Chavigny, Louis Marcotte ainsi que le chef du Service à la clientèle, M. Claude Otis, y ont fièrement représenté le CGER.



CONFÉRENCE-NEIGE DE L'ATPA

Le CGER a participé, le **1^{er} mai 2008**, à la 15^e édition de la Conférence-neige de l'Association des travaux publics d'Amérique – Chapitre du Québec (ATPA). Tenue à l'Hôtel des Seigneurs de Saint-Hyacinthe, la conférence-neige visait l'échange d'information d'actualité concernant le déneigement et les équipements connexes à cette pratique. Tandis que M. André Ladouceur, conseiller à la clientèle, exposait les divers produits et services du CGER dans les locaux intérieurs de l'exposition, M. François Marchand, ingénieur au Service de l'ingénierie et des acquisitions, présentait sur le stationnement extérieur de l'hôtel un projet de démarreur à bas voltage idéal pour les camionnettes munies de flèches dédiées à la signalisation routière.

CONGRÈS DE L'ADMQ

Le CGER était également présent au Congrès 2008 de l'Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ) au Centre des congrès de Québec. Lors de cet événement, qui avait lieu les **21, 22 et 23 mai dernier**, les conseillers à la clientèle MM. Claude Chavigny, Louis Marcotte et Pierre Laflamme ont fait valoir la notoriété et l'expertise du CGER en discutant avec plusieurs élus et dirigeants municipaux de différentes petites et moyennes villes de la belle province. Une saveur historique a marqué le rendez-vous de cette année en raison du 400^e anniversaire de la capitale nationale. Durant ces trois jours, l'ADMQ a accueilli tout près de 600 congressistes.

CONGRÈS DE L'ADGMQ

L'Association des Directeurs Généraux des Municipalités du Québec a tenu son 52^e Congrès annuel du **21 au 24 mai 2008**, sous le thème

« L'environnement, une préoccupation mondiale, un chantier municipal. » Le CGER n'a pas manqué cette occasion d'augmenter sa visibilité, alors que le rassemblement se déroulait dans la vieille capitale à l'Hôtel Palace Royal. L'évènement regroupait plusieurs directeurs généraux et gestionnaires de grandes municipalités du Québec. Des dizaines d'exposants ont fait valoir leurs produits et leurs services tout comme MM. André Ladouceur et Claude Otis qui représentaient fièrement le CGER.



COLLOQUE DE L'ATPA

Les **2, 3, 4 et 5 septembre dernier**, le CGER participait, pour une septième année, au colloque annuel de l'Association des Travaux Publics d'Amérique - Chapitre du Québec (ATPA), organisé à l'Hôtel Rimouski et à l'Hôtel des Gouverneurs de Rimouski. MM. Claude Otis et André Ladouceur ont donc fait connaître l'expertise du CGER auprès de clients actuels et potentiels. Le colloque représentait une excellente opportunité pour le CGER de créer de nouveaux partenariats avec les différents gestionnaires de travaux publics qui étaient sur place.

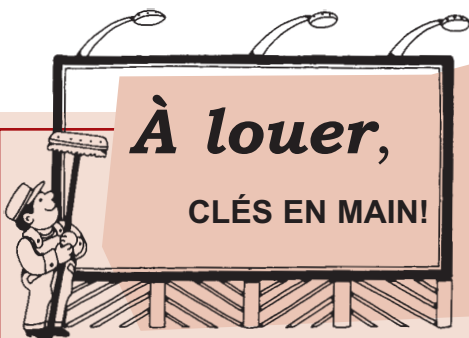


Bernard Prémont et Carole-Anne Huot



Le Salon international des véhicules industriels et de la carrosserie (SIVIC) avait lieu les **9, 10 et 11 septembre 2008** sur le campus du Fort Saint-Jean, à Saint-Jean-sur-Richelieu. Organisé par l'Association des manufacturiers d'équipements de transport et de véhicules spéciaux (AMETVS), ce salon présente des conférences relatives au domaine du transport et une exposition de divers véhicules et équipements tels que des véhicules d'urgence, des camions utilitaires, etc. Les exposants de ce salon proviennent des secteurs privés et publics. Le CGER disposait d'un espace d'exposition extérieur où deux véhicules lourds étaient présentés : un nouveau camion 6-roues de déneigement livré récemment à la Ville de Berthierville, ainsi qu'un camion 6-roues porteur à cabine régulière avec planteuse de poteaux à base cédante sous l'impact.

Plusieurs employés du CGER ont représenté les différents services et secteurs d'activités du CGER en rencontrant des partenaires actuels ou potentiels et en assistant aux diverses conférences organisées sur place. Le salon SIVIC 2008 est un événement d'envergure internationale. Tout comme à son habitude, l'équipe du CGER a fait preuve de dynamisme. C'est certes une des nombreuses raisons expliquant le taux élevé de satisfaction de la clientèle!



VÉHICULES LÉGERS

- . Berlines compactes
- . Berlines intermédiaires
- . Berline familiale compacte
- . Berline régulière
- . Mini-fourgonnettes passager
- . Mini-fourgonnettes passager allongées
- . Mini-fourgonnette allongée intégrale passager, 4x4
- . Fourgonnette régulière passager
- . Fourgonnette régulière tronquée
- . Camionnettes compactes, cabine allongée, 4X2
- . Camionnettes régulières allongées 4X2
- . Camionnettes 4 portières 4X2
- . Camionnette utilitaire compacte avec 4 portières 4x4
- . Véhicule nouvelle technologie



VÉHICULES LOURDS

- . Camion 6-roues avec 4 portières
- . Camion 6-roues benne basculante avec 4 portières, 4 x 2
- . Camion 10-roues à benne basculante
- . Camion 10-roues à cabine régulière à usage municipal
- . Camion 10-roues porte cabine basculante
- . Traceur de ligne automoteur
- . Tracteur avec chargeuse et rétrochargeuse
- . Tracteur articulé
- . Tracteur de jardin
- . Souffleuses à neige sur tracteur
- . Divers : Rouleaux automoteurs, différents types de remorques et flèches de signalisation sur remorque, génératrice remorquée 3 essieux, scie à béton automotrice.

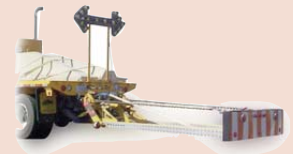


ÉQUIPEMENTS

- . Balai avant sur chargeuse
- . Balai brosse sur camionnette
- . Bennes épandeurs
- . Épandeurs fondant et abrasif

Épandeurs sur tracteur articulé

- . Chasse-neige droit, réversible
- . Chasse-neige réversible à géométrie variable
- . Aile chasse-neige gauche, droite, réduite droite
- . Aile chasse-neige à dispositif rétractable
- . Gratte avant, arrière ou inter-essieu
- . Souffleuses amovibles
- . Ramasseur de repères
- . Grues portée télescopique
- . Éliminateurs d'andain
- . Débroussailluse sur pelle hydraulique
- . Rotoculteur sur niveleuse
- . Balai avant sur chargeuse
- . Compresseur porté sur camion
- . Atténuateurs d'impact sur camion
- . Benne monocoque isolée
- . Dépose et ramasse cône de signalisation
- . Tarière sur tracteur
- . Semi-remorque spécialisée
- . Godet à déversement latéral gauche
- . Monte-charge à déploiement sous-chassis
- . Bouilloire à déglacer sur patins



Le secteur de l'automobile est très compétitif. Les constructeurs doivent sans cesse trouver de nouvelles façons de satisfaire le consommateur, ce dernier étant toujours à la recherche de voitures plus économiques et plus sécuritaires. Actuellement dans le domaine, de nouveaux procédés de fabrication et de nouvelles techniques permettent la construction de meilleurs véhicules.

Selon I-CAR*, des études démontrent que dans le cas d'une réduction de poids de 10 % d'un véhicule, sa consommation d'essence peut diminuer de 6 % à 8 %. C'est pourquoi les constructeurs cherchent constamment des moyens d'alléger les voitures tout en les gardant solides. L'acier est définitivement l'alliage en vogue alors qu'il est de plus en plus employé chez les fabricants. L'AHSS, c'est-à-dire l'acier à haute densité, constitue un métal très intéressant étant donné son excellent rapport poids/rigidité.

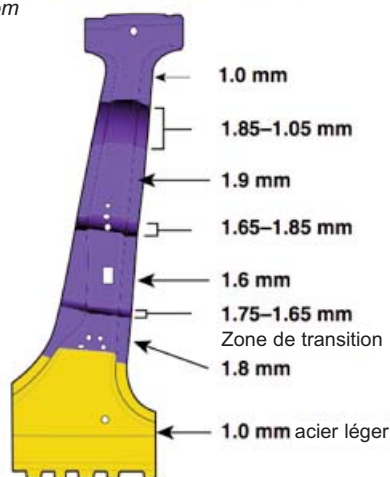
Outre les alliages performants, des techniques innovatrices permettent aussi d'augmenter l'efficacité des voitures. La technique d'assemblage *tailor-welded blank* consiste en la soudure au laser d'aciers d'épaisseurs et de constitutions différentes. Les avantages sont impressionnants. Entre autres, les pièces et les points de soudure sont moins nombreux pour un maximum de rigidité. Les coûts de production ainsi que le poids de l'unité diminuent. De plus, l'intégrité de la structure est améliorée, tout comme la sécurité et la précision des dimensions du véhicule. Dans la fabrication des modèles récents des voitures les plus populaires, 15 % de la structure est assemblée selon cette méthode.

Une autre technique, nommée *Tailor-Rolled Blank (TRB)*, permet la variation de l'épaisseur des pièces maîtresses de la structure. Ainsi, certaines sections sont renforcées (là où c'est nécessaire), éliminant le poids inutile dans d'autres sections. Cela améliore du même coup la flexibilité des pièces, les rendant plus résistantes. Grâce à un processus de roulage, cette fabrication n'entraîne pas de coûts supplémentaires importants.

De cette façon, le constructeur Ford pense pouvoir abaisser la masse structurale de ses véhicules de 40 % d'ici 2010. Un objectif impressionnant surtout quand on pense à l'économie d'essence que son atteinte pourrait engendrer...

Tailor-Rolled Blanks

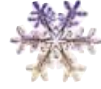
Source : www.i-car.com



* I-CAR est une organisation internationale sans but lucratif formant des professionnels de la réparation de véhicules en cas de collision. (www.i-car.com)

L'hiver approche!

par Alix Houle



Alors que l'automne tire déjà à sa fin, nous sommes fébriles à l'idée de voir la première neige arriver. L'hiver que nous avons connu l'an passé en est pour quelque chose. Présentement, le CGER se prépare en vue de la saison hivernale 2008-2009 qui, selon plusieurs, sera semblable à la précédente. Cependant, deux nouveautés cette année aideront sûrement les Québécois et Québécoises à traverser l'hiver de façon plus sécuritaire.

Les pneus d'hiver obligatoires

Il faudrait probablement être en hibernation depuis le début de l'automne pour ne pas être au courant du nouveau Règlement sur l'utilisation de pneus conçus



spécialement pour la conduite hivernale. En effet, cette année, tous les véhicules de promenade immatriculés au Québec, y compris les taxis et les véhicules de location, devront être équipés de ce type de pneus pour la période du 15 décembre au 15 mars. Cela dit, c'est une bonne nouvelle puisque selon les spécialistes, les pneus quatre-saisons voient leurs performances chuter dramatiquement lorsque la température extérieure descend sous les 7 °C, que ce soit sur une chaussée sèche, mouillée, enneigée ou glacée. De plus, selon des statistiques du ministère des Transports, 38 % des accidents survenus au cours de l'hiver 2005 impliquait au moins un véhicule muni de pneus quatre-saisons. Le fait est que la gomme du pneu d'hiver reste flexible, peu importe la température, contrairement à celle du pneu d'été ou quatre-saisons, qui durcit dès qu'il commence à faire plus froid. Des lamelles plus profondes sont un autre atout unique au pneu d'hiver, le rendant plus adhérent en tout temps.

Amélioration de la visibilité des camions de déneigement

Le ministère des Transports désire aussi rendre le déneigement plus sécuritaire en améliorant la visibilité des chasses-neige. À la suite des recommandations d'un groupe de travail constitué dans le but de résoudre cette problématique, une nouvelle configuration des éléments de l'éclairage sur les chasses-neige a été établie par le CGER en collaboration avec quelques centres de service du ministère des Transports. Cette nouvelle configuration sera uniformisée sur tous les camions de déneigement, autant ceux du MTQ que ceux des entrepreneurs. Sommairement, une barre d'éclairage remplacera l'actuel gyrophare, des feux stroboscopiques seront installés à l'arrière de l'épandeur et sur la pointe de l'aile chasse-neige. Pour les camions disposant d'une flèche de signalisation, celle-ci sera surélevée à la suite de l'installation d'un support prévu à cet effet.



Le Championnat de chasse-neige 2008

En parlant de déneigement, on ne peut passer sous silence la tenue du Championnat de chasse-neige 2008 qui a eu lieu le 4 octobre dernier à Lévis. Plusieurs employés du CGER ont généreusement aidé à l'organisation du tournoi en tant que bénévoles, dont Daniel Carrier, Ghislain Nollet, Mario Savoie, Yvan Paquet, Christian Paquet, Daniel Deladurantay, Marc Desautels, Georges Perras, Roger Charest et Said Abes. L'événement mettait en compétition 40 opérateurs provenant de milieux différents : municipalités, entreprises privées, ministères des Transports du Québec, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick. Le MTQ a fièrement concouru au volant de camions appartenant au CGER dans deux épreuves différentes, soit l'inspection mécanique et l'épreuve sur route. Dans les deux cas, les grands gagnants se sont révélés être des opérateurs du MTQ! Jean Robitaille, du Centre de services de Shawinigan, est sorti victorieux de l'inspection mécanique en déjouant les pièges des organisateurs. Patrick Nadeau, du Centre de services de Laurier-Station-Lévis, a quant à lui remporté avec brio l'épreuve sur route, dévoilant aux spectateurs ses habiletés de chauffeur.



Bravo aux gagnants et à toute l'équipe du comité organisateur!



Le **KENWORTH T-170**, un camion à benne basculante conçu pour toutes les classes de permis

Construit par Kenworth, le T-170 est un camion de classe 5 de type conventionnel. Cela signifie qu'il peut être opéré par toute personne possédant un permis de conduite de classe 5 (pour « véhicules de promenade »), car sa masse est inférieure à 4 500 kg. Sa capacité de chargement peut aller jusqu'à 11 000 livres, et sa capacité de remorquage jusqu'à 26 000 livres. Le véhicule est muni d'une benne basculante de 12 pieds 6 pouces de longueur fabriquée à 100 % en aluminium. La cabine, elle aussi en aluminium, est très ergonomique et propose un tableau de bord large et facile à utiliser.



TRACK-O, un chariot de manutention tout-terrain unique au monde

Le Track-O est un engin de manutention lourde motorisé s'opérant à distance grâce à une télécommande. Sécuritaire, robuste, facile à utiliser et très polyvalent, le Track-O permet de déplacer sans effort physique et sans risque d'endommagement des charges lourdes sur n'importe quelle surface, dont des escaliers. Outre la manutention lourde, il peut aussi servir de matériel de levage. Le Track-O est fabriqué par Movex Innovations inc., une entreprise canadienne.

