

Info CGER

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

Volume 10 • Numéro 2 • Juin 2009

SOMMAIRE

LA CAPSULE - Connaissez-vous bien...	
♦ Les phares au xénon	2
Lettre à la clientèle	3
♦ Guide TI - Nouvelles factures	
La conduite écoénergétique	
Projet pilote de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec	4
CHRONIQUE Regard vert l'avenir	6
♦ La télémétrie véhiculaire	
La révolution hybride	7
♦ La fin de l'ère des véhicules à essence?	
Nouvelles acquisitions	8
♦ Des camionnettes hybrides	

Mot du directeur

Voilà que l'été est à nos portes. Pour plusieurs d'entre vous, cette période représente, avec de nombreux projets et travaux en cours, un dernier moment fort avant les vacances tant méritées.



Pour le CGER, cette période est aussi charnière. En effet, de nouveaux systèmes informatiques sont actuellement en cours d'implantation. Ceux-ci nous permettront de vous offrir un service amélioré, particulièrement en ce qui a trait à la facturation et au bon de travail dans nos ateliers de mécanique. Ces avantages vous sont d'ailleurs présentés un peu plus loin dans ce bulletin, dans la Lettre à la clientèle.

Étant par ailleurs préoccupé par le développement durable, le CGER travaille actuellement sur le dossier d'une nouvelle technologie de télémétrie véhiculaire qui sera implantée dès cette année. Ce nouveau système couvrira, d'ici 2013, la totalité de notre parc et permettra la collecte, le transfert et le traitement de données générées par l'utilisation de véhicules et d'équipements. Cette technologie supportera, entre autres choses, vos initiatives de réduction de consommation de carburant en vous fournissant des informations très pertinentes sur l'utilisation de vos véhicules. Le CGER se fera bien sûr un devoir de vous supporter dans la recherche de pistes d'amélioration et vous assistera dans la mise en place des solutions.

Enfin, je m'en voudrais de terminer sans faire état des excellents résultats du CGER lors d'un exercice de balisage qui le comparait à huit gestionnaires de parc dont trois de taille comparable. C'est avec fierté que le CGER se classe ainsi bon premier au chapitre des dépenses d'opération avec un taux de 22 % inférieur à la moyenne des répondants. Les coûts associés à l'entretien et aux réparations régulières de son parc de véhicules sont aussi inférieurs de 9 % par rapport à la moyenne des autres. Le CGER est donc heureux de vous offrir un service de qualité, et ce, à des coûts inférieurs au marché.

Sur ce, je tiens à vous souhaiter un bel été.

Paul-Yvan Deschênes
Directeur

Québec

LA Capsule

Connaissez-vous bien...

LES PHARES AU XÉNON

par Alix Houle

Il se peut très bien que, lors d'une récente ballade nocturne au centre-ville de Montréal ou dans le Vieux-Québec, vous ayez croisé une voiture qui se démarquait des autres par ses phares d'une intensité remarquable, aux teintes blanches et bleues plutôt que jaunes. Une Audi? Une Mercedes, une BMW peut-être? Certes, les phares au xénon inspirent le luxe, la classe et l'élégance. Nous semblons oublier, par contre, que ce « luxe » peut sauver des vies...

Tout d'abord, explorons le principe selon lequel fonctionnent les phares au xénon. Ces derniers sont en fait des lampes à décharge gazeuse commandées de façon électronique. Le générateur de l'arc électrique renferme un gaz inerte rare, le xénon, qui s'enflamme sous l'application d'une forte tension entre les deux électrodes, soit environ 20 000 volts. La lumière qui en résulte est très intense, deux fois plus brillante que celle produite par des phares à éclairage halogène classique. Comme mentionné plus tôt, son faisceau lumineux est d'une couleur blanche bleutée, et il se rapproche davantage de celui de la lumière du jour.

Une croyance populaire circule en ce qui concerne ces phares « à la mode. » Celle-ci voudrait laisser croire qu'étant donné une intensité lumineuse doublée, les phares au xénon sont éblouissants pour les conducteurs qui roulent en sens inverse. Cela est faux, heureusement. Grâce à un système de réglage automatique de la hauteur des phares intégré aux projecteurs, l'angle du faisceau s'adapte instantanément aux mouvements de la voiture.

Phares conventionnels



Phares au xénon



Source des images : L'Automobile Magazine (www.automobile-magazine.fr)

Précision...



On parle de phares au xénon lorsque seuls les feux de croisement utilisent l'éclairage au xénon. Dans le cas où les feux de route aussi ont recours à cette technologie, il s'agit de phares au bixénon. Il est à noter que cette différence a été ignorée dans le présent article afin d'éviter toute confusion.

Sources :

- Audi Canada (www.audi.ca)
- L'Automobile Magazine (www.automobile-magazine.fr)
- ViaMichelin (www.viamichelin.fr)
- Xelopolis, au cœur de l'actualité automobile sur Internet (www.xelopolis.com)
- TÜV Rheinland France (www.tuv.com/fr)

FEU VERT

Il suffit d'une comparaison rapide avec les phares classiques pour démontrer la supériorité des phares au xénon.

L'avantage principal de ceux-ci est le **confort de vision** lors de la conduite de nuit. Le faisceau lumineux est moins artificiel et oh combien plus agréable. Le champ de vision est aussi beaucoup plus large et profond, ce qui améliore la **sécurité**, surtout sur les autoroutes, où il n'y a pas d'éclairage urbain. Selon TÜV Rheinland, un organisme indépendant allemand spécialisé en études sur la sécurité, un accident sur deux la nuit pourrait être évité grâce aux phares au xénon.

Les ampoules utilisées dans cette technologie possèdent une **durée de vie approximative 4 fois plus grande** que celle des ampoules halogènes classiques. De plus, elles consomment moins d'énergie et ne contiennent ni plomb, ni mercure, de quoi donner un petit coup de pouce à **l'environnement**.

FEU ROUGE

Évidemment, comme toute technologie efficace, le **prix** est une variable que nous ne pouvons pas négliger. Alors que certaines compagnies offrent les phares au xénon en équipement de série sur les marques et modèles haut de gamme (ex. : Audi A8), ils peuvent être disponibles en option, à un prix qui peut aller jusqu'à environ 1500 \$ CAN. Chaque ampoule coûte approximativement 250 \$ et doit absolument être changée par un professionnel. Le prix de l'équipement peut être justifié par les multiples dispositifs nécessaires à son bon fonctionnement, comme le lave-phare automatique. Les phares au xénon sont efficaces seulement lorsqu'ils sont très propres, et comme ils ne produisent pas de chaleur, le lave-phare sert aussi à retirer la neige lorsqu'il s'en accumule.

À la suite de cette analyse, on constate que les phares au xénon donnent non seulement une très belle allure à une voiture, mais améliore aussi grandement la sécurité de ses passagers.

Lettre à la clientèle

GUIDE TI



Chers clients,

Nous désirons vous informer que depuis le 17 juin dernier, tous les ateliers de mécanique du CGER sont munis d'un tout nouveau système informatique. Moderne et plus pratique, il facilitera le travail du personnel du CGER. Nommé **GUIDE TI**, il représente une valeur ajoutée pour nos clients concernant la nouvelle présentation de la facturation.

Les factures vous seront envoyées selon trois catégories :

1. LOCATION

La facture de location indique la référence complète du véhicule, soit le modèle, l'année et le numéro d'unité de celui-ci.

2. RÉPARATION À TAUX HORAIRE

La facture de la réparation à taux horaire est offerte en format sommaire ou détaillé.

Les sommes partielles (sous-totaux) sont indiquées par unité et par bon de travail.

On retrouve également une facturation partielle sur ces bons de travail.

3. CARBURANT

Vous pourrez obtenir un total de la quantité de litres consommés et du coût s'y rattachant par numéro d'unité.

Tous ces changements favoriseront la mise en ligne éventuelle d'un site extranet à l'usage des clients qui sera accessible via l'espace clients du site Internet du CGER.

Centre de gestion et d'entretien Québec		Facture		Numéro de document A20001234 Compteur des appareils sur tout véhicule	
1170, boulevard Lévesque, Bureau 110 Québec (Québec), QC H2L 2G7 Téléphone : (418) 643-5483 ext. 2231 Téléfax : (418) 643-4932		Date : 31 janvier, 2009			
Numéro du client : Numéro entrée du client		Conditions de paiement : Par 30 jours		Adresse de facturation	
Adresse de facturation		Adresse du client		Tél : Télécopieur	
Tél : Télécopieur		Tél : Télécopieur			
Location				Prix total	
Description					
Sommaire - Mois de janvier 2009					
LOCATION				2 870,00 \$	
COMPTEUR EXCÉDENTAIRE				55,25 \$	
AUTRES SERVICES				325,00 \$	
Remarque				Sous-total 3 250,55 \$	
				TPS : 17,00 %	
				TVG : 0,00 %	
				Montant total 3 250,55 \$	
Édition 1 : 2004-xx-xx Numéro de formulaire : F-1-xx-xx Page 1					

Projet pilote de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec

La consommation d'essence d'une voiture ne dépend pas seulement de la conception de son moteur ou des caractéristiques de son réservoir. Avec de la volonté, tous les automobilistes peuvent accomplir des gestes quotidiens et adopter une conduite écologique et responsable qui leur permettrait d'épargner de l'argent et de contribuer à la sauvegarde de l'environnement.

C'est la vision que l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec (AEE) s'est engagée à partager via un projet pilote visant à former des conducteurs en écoconduite, dans le cadre de son Plan d'ensemble en efficacité énergétique et nouvelles technologies. L'objectif du projet est de démontrer qu'il est faisable et rentable de conduire de manière écoénergétique, tant à court terme qu'à long terme.

L'AEE diffuse déjà des publicités qui encouragent la consommation d'essence intelligente sous le thème « Attendez-vous que quelqu'un le fasse à votre place? », comme celle-ci (éteindre son moteur).



LES RÈGLES DU JEU

Pendant 14 mois, la conduite automobile de 4 groupes de 25 conducteurs sera analysée grâce à des ordinateurs de bord installés dans les voitures. Les données recueillies concerneront leur consommation de carburant lors de leurs déplacements quotidiens. Les participants seront donc en situation réelle. Pour chaque groupe de 25 conducteurs, 20 d'entre eux recevront une formation à la conduite écoénergétique, et les 5 autres non, ce qui permettra de faire une comparaison. Les 100 « cobayes » choisis proviendront de 4 entreprises ou organisations différentes, dont le CGER.

L'AEE fonde beaucoup d'attentes envers le programme. Elle pense, entre autres, que les conducteurs formés pourront économiser jusqu'à 10 % de leur carburant. Les participants seront des employés de quatre entreprises associées. Pour l'instant, ces cours d'écoconduite ne sont pas offerts aux particuliers, mais cela fait partie des plans futurs, selon François Lemelin, porte-parole de l'agence.

UN SIMULATEUR QUI NE PASSE PAS INAPERÇU

En collaboration avec la compagnie norvégienne Autosim, l'entreprise Virage Simulation, de Saint-Laurent, a conçu un simulateur de conduite automobile qui sera utilisé pour une partie du projet. L'appareil a attiré l'attention lors de ses passages au Salon de l'auto de Montréal (janvier 2009) et au Salon de l'auto de Québec (février 2009). Plusieurs visiteurs

ont pu mettre à l'épreuve leurs connaissances en terme d'économie d'énergie. Tirer avantage de la topographie du terrain, doser l'accélérateur au lieu de surtaxer les freins, anticiper la circulation; voilà, entre autres, ce qu'on peut apprendre en faisant l'essai du simulateur.

ÉCONOMIE D'ARGENT

On ne se le cachera pas, l'écoconduite n'est pas seulement bonne pour l'environnement, mais aussi pour le portefeuille. Même en conduisant une voiture hybride, c'est le conducteur qui a le plus de pouvoir en ce qui concerne la réduction de sa consommation de carburant. En 2008, l'Association de l'Industrie Pétrolière Européenne, Europa, a établi une liste de dix conseils dans le cadre de sa campagne « Save more than fuel ». Voici donc ces conseils suivis de petites explications!



Stand de l'AEE au Salon de l'auto de Montréal en janvier 2009.
Source : Le Soleil



1. **Entretenez régulièrement votre véhicule.** Vérifiez souvent la condition des composantes (filtre à air, pot d'échappement, etc.) et le niveau d'huile. Une voiture bien entretenue peut consommer jusqu'à 10 % moins d'essence et polluer beaucoup moins (20 %).
2. **Vérifiez la pression de vos pneus chaque mois.** Aussi banal que cela puisse paraître, des pneus qui ne sont pas assez gonflés peuvent entraîner une consommation supplémentaire de 4 %, en plus de causer une usure beaucoup plus rapide. Sachant cela, le fait que 70 % des automobilistes roulent avec des pneus mal gonflés est inacceptable!
3. **Ne chargez pas votre véhicule inutilement.** Le moteur travaille un peu plus fort pour chaque livre supplémentaire que votre voiture supporte. Évitez donc de rouler en transportant du matériel que vous n'utiliserez pas. À titre d'exemple, un porte-bagage sur le toit peut augmenter votre consommation de 10 %, même s'il est vide!
4. **Fermez les vitres.** La résistance au vent fait aussi forcer le moteur inutilement, particulièrement lorsque vous roulez à vitesse élevée sur l'autoroute. Ne baissez donc pas les fenêtres lorsque ce n'est pas nécessaire.
5. **N'abusez pas de l'air conditionné.** En ville, l'utilisation de la climatisation augmente la consommation d'essence de 31 % et de 16 % sur l'autoroute. Pour en limiter l'usage, un pare-soleil ou une fenêtre entrouverte pendant le stationnement peuvent être des solutions de remplacement dans le but de garder frais l'intérieur de votre voiture.
6. **Arrêtez votre moteur lorsque vous êtes stationné pour plus d'une minute.** C'est la moindre des choses de faire fonctionner le moteur seulement quand nous l'utilisons.
7. **Conduisez à des vitesses raisonnables et avec souplesse.** Les accélérations et décélérations brusques font consommer inutilement le moteur, tout en produisant plus de CO². Donc, surtout en ville, tenter de garder une vitesse constante entre vos arrêts. Ce n'est pas en allant plus vite que vous déjouerez les lumières rouges!
8. **Changez de vitesse dès que possible lors de vos accélérations.** Le moteur économise plus de carburant quand il effectue moins de tours/minute.
9. **Tentez d'anticiper la circulation.** Soyez attentif à ce qui se passe devant vous pour être en mesure de freiner d'avance et d'éviter les accélérations inutiles.
10. **Profitez du covoiturage.** Embarquez avec un ami, prenez l'autobus... moins il y a de véhicules sur la route, plus la circulation est fluide, et plus vous économisez de l'argent! Saviez-vous qu'un autobus rempli de passagers permet de retirer 40 véhicules de la route aux heures de pointe et d'économiser 70 000 litres de carburant par an?

Pour plus d'informations sur la consommation responsable et pour d'autres conseils du genre, visitez le site du groupe ConsoGlobe à l'adresse suivante : www.consoglobe.com

Victoriaville

ET C'EST REPARTI!



Le CGER a récemment renouvelé son entente avec la Ville de Victoriaville, et ce, pour cinq autres années. Il s'agit d'un partenariat important pour le CGER, puisque « Victo », comme on l'appelle familièrement au Québec, est une des premières villes de la province à avoir entrepris un sérieux virage environnemental. Par le fait même, la Ville de Victoriaville rejoint la vision de développement durable du CGER. Elle est notamment la première à s'être associée au CGER dans le cadre du projet de télémétrie véhiculaire, dont le déploiement aura lieu cette année. Nous souhaitons donc que le CGER et la Ville de Victoriaville continuent à accomplir de grandes choses ensemble et que ce partenariat reste durable pour encore plusieurs années!



LA TÉLÉMÉTRIE VÉHICULAIRE

À l'aube de la période estivale, un vent technologique souffle sur le CGER. Cherchant sans cesse de nouvelles façons de limiter son impact sur l'environnement, l'organisation se dotera, et ce, dès 2009, d'un système de télémétrie véhiculaire. D'ici 2013, environ 4000 véhicules et 2000 équipements/outils, seront équipés et fonctionnels.

Cette technologie, qui s'intègre dans la stratégie gouvernementale de développement durable, a pour but d'aider le ministère des Transports à atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, comme énoncés dans le Plan d'action 2006-2012 des changements climatiques. Elle permettra de collecter, de transférer et de traiter un grand nombre de données qui seront générées par l'utilisation quotidienne des véhicules et équipements du parc.

LA VALEUR AJOUTÉE

L'expression « télémétrie véhiculaire » est relativement nouvelle et n'est pas connue de tous. Clarifions donc la raison d'être de celle-ci et l'utilité qu'elle aura à la suite de son implantation dans le réseau du CGER.

Le mot télémétrie provient de la fusion de deux mots grecs, soient télé et métrie. Le premier signifie « au loin » ou « à distance » et le second « mesures » ou « données ». La technologie de télémétrie véhiculaire permettra donc au CGER d'obtenir à distance des données générées par l'utilisation de ses véhicules et équipements. Les données véhiculaires proviendront principalement de l'ordinateur du moteur, de sondes reliées aux équipements embarqués et d'un capteur de géolocalisation. Elles seront recueillies dans une boîte de capture de données. Ces dernières seront ensuite transmises par un réseau de communication à courte portée, puis acheminées à une base de données pour traitement informatique.

Une fois déployée, cette technologie permettra de générer des rapports d'utilisations. Les clients réduiront plus facilement leur consommation d'essence grâce à ces rapports qui fourniront des données concernant, par exemple, les accélérations excessives et les périodes où le moteur du véhicule tourne au ralenti. Les quantités et l'évolution des émissions de gaz à effet de serre seront aussi plus aisément quantifiables.

Cette technologie permettra au CGER d'être informé plus rapidement de certaines défaillances mécaniques puisque des alarmes et des alertes provenant du moteur pourront être signifiées avant même que les véhicules entrent au garage pour les entretiens planifiés. Cela dit, il sera possible de réduire le temps d'intervention entre le déclenchement et la correction de ces défaillances.

La télémétrie véhiculaire pourra supporter la gestion des opérations de la clientèle du CGER. Les clients auront la possibilité de recevoir, au cours de leurs activités quotidiennes, des données opérationnelles ou de géolocalisation en temps réel ou différé.

Un autre service optionnel consistera à offrir un dispositif reliant directement le véhicule au centre d'appel du CGER pour gérer des situations d'urgence.

Comme la consommation de carburant sera calculée et analysée, l'efficacité énergétique des nouvelles technologies deviendra facilement mesurable. Les solutions les plus avantageuses pourront être immédiatement identifiées, épargnant temps et argent. De plus, la télémétrie véhiculaire permettra d'automatiser l'acquisition de données administratives telles que la valeur de l'odomètre, le kilométrage parcouru et les heures d'utilisation. Ces automatismes contribueront à améliorer l'efficacité de certains processus administratifs en lien avec la facturation, le système de distribution automatisé de carburant et le programme d'entretien préventif, pour ne nommer que ceux-là.

Bien entendu, l'étendue de cette technologie sera différente en fonction des besoins des clients. Le CGER est conscient que la personnalisation des rapports de données est nécessaire pour une maximisation de l'efficacité du système.

POUR LE MOMENT

Actuellement, le projet est à l'étape du processus de sélection du fournisseur de la technologie. Le CGER se doit d'abord d'identifier son partenaire qui fournira, entre autres, les équipements, les devis d'installation, le logiciel et la formation nécessaire pour que les employés du CGER puissent maîtriser la livraison de ce nouveau service. L'installation se fera dans les ateliers de mécanique du CGER.

La promotion de cette technologie est déjà commencée. Des affiches et des dépliants sont distribués à la clientèle actuelle et potentielle du CGER.

Pour plus de renseignements concernant la télémétrie véhiculaire, nous vous invitons à communiquer avec M. François Hamel, ing., responsable du Secteur de la télémétrie véhiculaire, à l'adresse suivante : Francois.Hamel@mtq.gouv.qc.ca.



LA RÉVOLUTION HYBRIDE

LA FIN DE L'ÈRE DES VÉHICULES À ESSENCE?

par Alix Houle

Nous le savons tous, la technologie hybride est, et ce, déjà depuis plusieurs années, en plein développement. Chaque année, les voitures hybrides se perfectionnent et deviennent de plus en plus efficaces et accessibles. Elles sont décrites comme étant l'avenir de l'automobile populaire, bien que peu de gens s'attendent à les voir remplacer les voitures à essence traditionnelles de si tôt. Cependant, depuis quelques mois, force est de constater que, en reprenant les paroles d'une chanson de Vincent Vallières, « l'avenir est ben plus proche qu'avant... »

Le 17 mai dernier, le journal Le Soleil osait titrer, en première page : « D'ici 10 ans, l'auto 100 % essence disparaîtra », un titre qui en a sans doute surpris plus d'un. Le journal faisait référence à une étude publiée par l'Institute for Business Value d'IBM. Celle-ci affirme que d'ici 2020, « tous les véhicules seront hybrides à un degré plus ou moins élevé. » Et bien l'actualité récente dans le monde de l'automobile donne de plus en plus raison à cette étude.

LA NORVÈGE OSE

Au début du mois de mai dernier, un projet de loi émis par Kristien Halvorsen, dirigeante du parti socialiste de gauche et ministre des Finances de la Norvège, a créé une onde de choc partout dans le monde. Ladite proposition vise à interdire la vente d'autos qui ne consomment que de l'essence à partir de 2015. Bien qu'il y ait peu de chances qu'elle soit acceptée, elle a suscité beaucoup de réactions et a fait couler beaucoup d'encre. Évidemment, la controverse engendrée par Mme Halvorsen fait l'affaire des fabricants de petites voitures électriques norvégiennes, dont le constructeur Think, qui vient d'obtenir l'homologation paneuropéenne lui permettant la mise en marché de son produit dans tous les pays de l'Union européenne. Évidemment, la proposition du parti de Mme Halvorsen (Socialistiske Venstreparti, ou SV) a eu beaucoup d'appui de la part de groupes écologiques et d'autres partis de gauche, mais fait face à une vive opposition de l'industrie.

Cela dit, depuis la sortie de cette nouvelle, journalistes, chroniqueurs automobiles, économistes et autres spécialistes ont pris position sur le sujet. Plusieurs d'entre eux semblent d'accord avec les prévisions dégagées par l'étude d'IBM.

À LA CALIFORNIENNE

De l'autre côté de l'Atlantique, le 20 mai dernier aux États-Unis, le président Barack Obama a présenté un accord qui changera définitivement le visage de l'industrie automobile américaine. En fait, le pays entier a adopté des mesures strictes de consommation d'essence et d'émissions de gaz à effet de serre, mesures semblables à celles lancées par la Californie il y a quelques années, et que le Québec avait suivies en 2006.

L'initiative d'Obama, vue comme étant l'une des plus ambitieuses de la décennie par le New York Times, stipule que « la consommation moyenne des voitures et des camions légers devra atteindre 6,63 litres aux 100 km quatre années plus tôt que ce qui était prévu par la loi. » Cela signifie une baisse du tiers des émissions de gaz à effets de serre et de la consommation d'ici 2016.

Ce changement est majeur et très drastique, et devrait faire avancer énormément les recherches et le développement de nouvelles technologies dans le domaine de l'énergie et de l'environnement. Il s'agit d'une occasion incroyable pour l'industrie automobile d'innover. L'objectif derrière ce plan est, selon le président Obama, de briser la dépendance des États-Unis envers le pétrole.

DEUX ÉVÉNEMENTS LOURDS DE SENS

À la suite de ces deux événements qui ont eu lieu, coïncidence ou pas, à quelques jours près, on peut conclure que le monde tel qu'on le connaît sera quelque peu différent d'ici une dizaine d'années. Le réchauffement de la planète est un enjeu inquiétant depuis belle lurette, mais pour la population générale, comme vous et moi, jamais il ne s'était autant concrétisé qu'aujourd'hui.

Une chose est sûre, le CGER suit de près pour vous ces développements et continue d'être proactif vis-à-vis des nouveautés technologiques et écologiques de l'industrie!

Sources : Le Soleil (www.cyberpresse.ca), The New York Times





DES CAMIONNETTES HYBRIDES

Le CGER, toujours à l'affût des plus récents développements de l'industrie en ce qui concerne les technologies écologiques, vient d'ajouter une corde à son arc en mettant la main sur de nouveaux véhicules hybrides. Il s'agit de camionnettes Chevrolet Silverado 2009.

SUIVRE LE MARCHÉ

Il est de moins en moins rare de voir de gros véhicules comme le Silverado faire le saut vers la technologie hybride. Avec la crise environnementale soulevée par le réchauffement climatique, qui est devenu omniprésente dans notre société et dans les médias, les constructeurs automobiles doivent suivre la vague de l'énergie alternative, surtout en ce qui concerne les véhicules qui consomment beaucoup d'essence.

La mise en marché de version hybride de camionnettes réputées pour leur puissance et leur gros gabarit est un atout considérable pour l'industrie, puisque cela montre que n'importe quel véhicule, peu importe sa catégorie, peut être plus efficace pour la protection de l'environnement.

QUAND PUISSANCE ET ÉCOLOGIE VONT DE PAIR

Le Silverado est équipé d'un moteur V8 Vortec bimode lui permettant d'ajuster son système de propulsion en fonction des activités de son conducteur. Dans une circulation dense, en transportant une charge légère, le mode 1 est enclenché. Ainsi, le moteur électrique est le seul à fonctionner, limitant à zéro la consommation d'essence et les émanations de gaz à effet de serre. La camionnette peut atteindre une vitesse de 50 km/h sans qu'une goutte d'essence soit utilisée. Lorsque le véhicule transporte une charge plus lourde, le mode 1 peut aussi fonctionner à essence seulement ou avec une combinaison des deux sources d'énergie.

Lorsque le Silverado atteint une vitesse d'autoroute, le mode 2 du moteur prend la relève. Ainsi, la pleine puissance du moteur V8 est assurée grâce à l'essence. Cependant, quand une force supplémentaire est nécessaire, comme lors d'un dépassement ou d'un remorquage par exemple, le moteur à électricité se charge de fournir l'énergie additionnelle.

Bref, il s'agit d'une belle acquisition pour le CGER, qui continue d'agrandir son parc de véhicules tout en respectant ses engagements environnementaux. Le Silverado sera probablement très apprécié par les travailleurs soucieux des grands enjeux d'aujourd'hui, mais aussi par quiconque désirant une camionnette de qualité, puissante, fiable, écologique et économe d'essence en comparaison avec ses concurrentes.

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

**Vous pouvez joindre notre Service à la clientèle
via notre site Internet à l'adresse suivante :
<http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca/>**