

Info CGER

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

Volume 10 • Numéro 1 • Avril 2009

SOMMAIRE

LA CAPSULE - Connaissez-vous bien...

- ♦ Le radar photographique 2
- ♦ La sécurité avant tout 3

Lettre à la clientèle 4

- ♦ Le 1650, Louis-Jetté est déménagé
- ♦ Venez-nous voir!
- ♦ La qualité à votre service!

Résultat du Sondage 2008-2009
sur la satisfaction de la clientèle 5

CHRONIQUE Regard vert l'avenir 6

- ♦ Rouler écolo, littéralement!

Innovation de l'industrie 7

- ♦ Un limiteur de moteur au ralenti et
un démarreur de bas voltage

Le CGER innove 8

- ♦ Une remorque télescopique

Bienvenue M. Deschênes

C'est avec grand plaisir que le CGER accueille M. Paul-Yvan Deschênes comme nouveau directeur. M. Deschênes fut officiellement nommé le 6 novembre dernier.

« Je suis heureux de me joindre à la belle équipe du CGER qui depuis déjà 10 ans a à cœur de vous offrir le meilleur service. Depuis mon arrivée, j'ai constaté que le CGER est une organisation des plus performantes qui applique des pratiques de gestion innovatrices et vise l'excellence et l'efficacité de ses façons de faire.

Dans cette optique, votre opinion est importante pour nous afin d'améliorer continuellement nos produits et services pour qu'ils soient adaptés à vos besoins.

Au cours des prochaines années, le CGER veut se positionner comme le gestionnaire de parc de véhicules publics numéro un et comme un leader en matière de développement durable. D'ailleurs, le CGER a été l'un des premiers organismes publics québécois à obtenir la certification environnementale ISO 14001. Plusieurs projets ayant pour objectif de diminuer la consommation de carburant et de réduire les émissions de gaz à effet de serre sont actuellement en cours : télémétrie véhiculaire, limiteurs de moteur au ralenti, bennes en acier inoxydable, pneus remoulés, etc. L'acquisition de véhicules et camions hybrides occupe aussi toujours une place importante. De plus, nous portons une attention particulière au développement des véhicules électriques afin de pouvoir éventuellement vous offrir ce produit.

Le CGER se veut un partenaire de premier choix en matière de développement durable et veut à cet égard vous appuyer dans cette démarche.

C'est donc avec fierté que je prends la barre du CGER, un gestionnaire de parc de véhicules publics soucieux de son environnement et de celui des générations futurs. Au plaisir de vous rencontrer ! »



LA Capsule

Connaissez-vous bien...

LE RADAR PHOTOGRAPHIQUE

par Mélanie Jannard

Après l'Alberta et le Manitoba, le Québec verra lui aussi apparaître le radar photographique sur ses routes. À l'heure qu'il est, les radars photo sont utilisés dans soixante-dix pays, dont la France, la Belgique, l'Allemagne et l'Australie. Prenons un instant pour en découvrir un peu plus sur cette petite caméra photo.

AU QUÉBEC

Au début des années 70, le gouvernement du Québec fut le tout premier en Amérique du Nord à expérimenter l'utilisation de cet appareil de surveillance routière. Toutefois, l'expérience étant à l'époque mal encadrée, de nombreuses critiques poussaient l'Assemblée nationale à l'abandonner trois ans plus tard. En 2000, le gouvernement tâta l'idée de réintroduire un projet pilote avec les radars photo, mais cette décision resta sur la glace.

Voilà maintenant qu'aujourd'hui, les radars photographiques reviennent. Le ministère des Transports annonce que le 19 mai prochain, 15 de ces instruments de contrôle de vitesse entreront en fonction sur les autoroutes et les intersections problématiques du Québec, plus précisément dans les régions de la Chaudière-Appalaches, de la Montérégie et de Montréal. Le temps d'essai de cette mesure de prévention sera de 18 mois. Le 24 février dernier, la ministre Julie Boulet dévoilait l'emplacement de ces 15 appareils, choisi en fonction du nombre malheureux d'accidents reliés aux excès de vitesse et au non-respect des feux rouges s'y étant produit.

COMMENT ÇA MARCHE?

Comme celles utilisées pour les appareils photo de plaisance les mieux connus, les deux technologies nécessaires au fonctionnement des radars photographiques sont la pellicule 35 mm et le numérique. Selon les besoins, le radar peut être utilisé de façon fixe ou encore mobile. Lorsqu'on parle d'un radar fixe, on entend que l'appareil est situé au même endroit en permanence. La plupart du temps, ce dernier est placé dans un boîtier sur un poteau destiné à cet effet ou sur une structure surplombant la route choisie. Quant au radar mobile, il est déplaçable tout en étant apte à répondre aux différents critères de contrôle. Il est habituellement placé sur un trépied en bordure de la route, ou alors dans un véhicule identifié doté du bon équipement. Dans ce cas, il est possible de l'utiliser lorsque le véhicule de patrouille est garé ou en mouvement. Pour ce qui est des régions touchées par le projet pilote du Ministère, chacune d'entre elles recevra deux appareils fixes, un mobile de même que deux caméras à placer aux feux de signalisation.

La plus grande question reste à savoir comment cet engin parviendra à retracer les conducteurs fautifs. En fait, il est programmé de sorte à détecter la vitesse d'un véhicule seulement quand cette dernière est jugée dangereuse par la loi. Lorsqu'un chauffeur excède la vitesse permise, le radar le décèle et prend automatiquement un cliché du véhicule en



MONTRÉAL (6)

Rue University, à l'intersection de la rue Notre-Dame Ouest	R
Rue Sainte-Catherine Est, à l'intersection de la rue D'Iberville	R
Boulevard Décarie Nord, à l'intersection de la rue Paré	R
Chemin McDougall, entre Le Boulevard et l'avenue Cedar	F
Autoroute 15 Sud, environ 300 m avant la sortie Atwater	F
Rue Notre-Dame Est, entre l'avenue De Lorimier et l'avenue Gonthier	M

MONTÉRÉGIE (4)

Saint-Constant, route 132, à l'intersection du boulevard Monchamp	R
Boucherville, autoroute 20 Ouest, environ 200 m avant la bretelle du boulevard de Mortagne	F
Pincourt, autoroute 20 est, environ 350 m à l'ouest du boulevard de l'Île	F
Marieville, route 112, à partir de la limite municipale de Richelieu jusqu'à celle de Sainte-Angèle-de-Monnoir	M

CHAUDIÈRE-APPALACHES (5)

Lévis, route du Président-Kennedy (route 173), à l'intersection du boulevard Wilfrid-Carrier et de la rue Louis-H.-La Fontaine	R
Thetford Mines, boulevard Frontenac Est (route 112), à l'intersection du boulevard Ouellet	R
Lévis, collecteur de l'autoroute 20, à environ 1 km avant la sortie pour le pont Pierre-Laporte	F
Saint-Georges-de-Beauce, boulevard Lacroix (route 173), à la hauteur de l'intersection de la 114 ^e Rue	F
Beauceville, route 173, entre l'intersection de la route du Golf et la limite municipale de Notre-Dame-des-Pins	M

Légende : Surveillance aux feux rouges = R Radar fixe = F Radar mobile = M

question. L'appareil est en mesure de capturer une image à toutes les demi-secondes, au même principe que la fonction « rafale » de votre appareil photo numérique personnel. Sur cette photographie paraîtront le numéro de plaque, la vitesse enregistrée, la date, l'heure et le lieu du délit. Dans les semaines qui suivront, le conducteur recevra un avis d'infraction par la poste. Pour les trois premiers mois d'essai sur nos routes, les contrevenants recevront un billet de courtoisie. À compter du 19 août 2009, les amendes s'appliqueront.

UN OUTIL CONTROVERSÉ

Peu importe où elle a lieu, l'implantation des radars photographiques ne passe jamais sous le silence. Des points de vues s'y opposent : on doute de l'efficacité d'un tel système de sécurité ou on le croit illégitime. Ces controverses sont inévitables, mais non irréfutables : un plan de communication

détaillé, une analyse poussée du respect des limites de vitesse selon des zones précises, des statistiques tirées des bilans routiers de même qu'une diffusion des sites où se trouvent les appareils parviennent souvent à rassurer l'automobiliste. Les bilans routiers des pays utilisant actuellement le radar photographique évoluent positivement. Du ministère des Transports, Paul-Jean Charest rapportait que « dans les zones couvertes, il y a une diminution d'accidents de l'ordre de 20 % à 30 %, parfois même jusqu'à 85 %. » À titre d'exemple, le porte-parole ajoute qu'« en France, [...] l'installation de 1000 appareils a permis de sauver 10 000 vies entre 2002 et 2006 et a diminué le nombre de blessés de 10 000. » De son côté, la ministre Julie Boulet affirmait lors de la conférence du 24 février dernier que le Québec était prêt pour un tel virage en matière de sécurité routière. « Je suis certaine que ce système aura un impact direct », déclarait-elle.

La SÉCURITÉ avant tout

Quelques changements législatifs apportés par le ministère des Transports seront appliqués en 2009 pour assurer une diminution des accidents. Ceux-ci concernent :

- **LA VITESSE**

Des sanctions plus sévères seront attribuées aux excès de vitesse. Pour les conducteurs dépassant la limite permise de plus de 40 km/h, les amendes et le nombre de points d'inaptitude perdus seront doublés.

- **L'ALCOOL**

Les conducteurs dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08 % seront passibles d'une amende. Cette dernière sera plus corsée qu'avant pour les récidivistes de l'alcool au volant.

- **LES APPRENTIS CONDUCTEURS**

En plus des cours de conduite obligatoires pour tous, le permis probatoire pour les personnes âgées de plus de 25 ans sera exigé. Pour les moins de 25 ans, l'accès aux points d'inaptitude sera graduel.

- **LE TÉLÉPHONE CELLULAIRE**

Depuis le 1^{er} avril 2008, il est interdit de conduire tout en utilisant un appareil téléphonique dans nos mains. Seul un téléphone doté d'un dispositif « mains libres » est permis.

- **LES VÉHICULES LOURDS**

Sur tous les camions de plus de 11 794 kg (26 000 lb), les limiteurs de vitesse doivent être activés et réglés afin de ne pas dépasser 105 km/h.

- **LES PNEUS D'HIVER**

Tout conducteur d'un taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec doit munir son véhicule de pneus adaptés à la saison hivernale durant la période du 15 décembre au 15 mars.



Lettre à la clientèle

Le 1650, Louis-Jetté est déménagé

C'est dans un vent de changement que s'amorce la nouvelle année, notamment avec le déménagement du Centre administratif du CGER. En effet, depuis le 9 février dernier, le personnel occupe les tout nouveaux bureaux du 1170, boulevard Lebourgneuf, à Québec. Afin d'être toujours en mesure de répondre à vos besoins, nous vous demandons de bien prendre note de nos nouvelles coordonnées :



La qualité à votre service!

Depuis maintenant cinq ans, le CGER est certifié ISO 9001 : 2000.

En plus d'être un gage de qualité du rendement de notre organisation, cette norme est le reflet d'une volonté d'amélioration continue. En ce sens, toute l'équipe du CGER désire vous rappeler, chers clients, que votre satisfaction la plus complète est notre priorité.

Nous vous invitons en ce sens à nous faire part de vos commentaires ou suggestions :

 **Par écrit au Centre administratif :**
1170, boul. Lebourgneuf, bureau 110
Québec (Québec) G2K 2E3

OU

À l'aide des **cartes commentaires** disponibles dans tous les ateliers de mécanique et les bureaux de zone.

 **Par téléphone :** 418 643-5430 ou 1 866 275-0241
du lundi au vendredi entre 8 h 30 et 16 h 30

 **Par courriel :** cger@mtq.gouv.qc.ca

VENEZ-NOUS VOIR!

Dans les mois à venir, nous vous invitons à venir rencontrer les représentants du CGER :

6, 7 et 8 mai 2009	Congrès annuel 2009 de l'Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ)	Centre des congrès du Hilton Lac-Leamy, Gatineau
14, 15 et 16 mai 2009	Quartier des affaires municipales de l'Union des municipalités du Québec (UMQ)	Centre des congrès du Hilton Lac-Leamy, Gatineau
20, 21 et 22 mai 2009	41 ^e Assises annuelles de la Corporation des officiers municipaux agréés du Québec (COMAQ)	Delta, Trois-Rivières
21 mai 2009	Journée annuelle de l'Association des cadres du gouvernement du Québec	Centre Mont-Royal, Montréal
10, 11, 12 et 13 juin 2009	Congrès 2009 de l'Association des directeurs généraux des municipalités du Québec (ADGMQ)	Amosphère Complexe Hotelier Amos



Résultat du Sondage 2008-2009

sur la satisfaction de la clientèle

L'OBJECTIF ATTEINT

Un taux global de satisfaction de 94 % : voilà ce que rapportait le sondage effectué auprès de la clientèle du CGER à l'automne 2008. Cet exercice est effectué par le CGER tous les deux ans afin de connaître les besoins les plus précis et les attentes de ses clients.

LE TAUX DE PARTICIPATION

Le CGER tient à vous remercier pour votre participation. En effet, le taux de réponse s'élevait à 43 %, comparativement à 38 % en 2006-2007. Pour le CGER, ce nombre est significatif puisque votre opinion est importante pour nous. Au total, 252 questionnaires ont été remplis sur une possibilité de 592 envoyés. Les 61 questions inscrites au formulaire portaient sur :

- la location et la gestion de parc de véhicules;
- l'entretien, l'installation et la réparation de véhicules;
- la distribution de carburant;
- la recherche et le développement;
- les services de génie-conseil;
- la formation et l'évaluation des conducteurs;
- les communications du CGER.

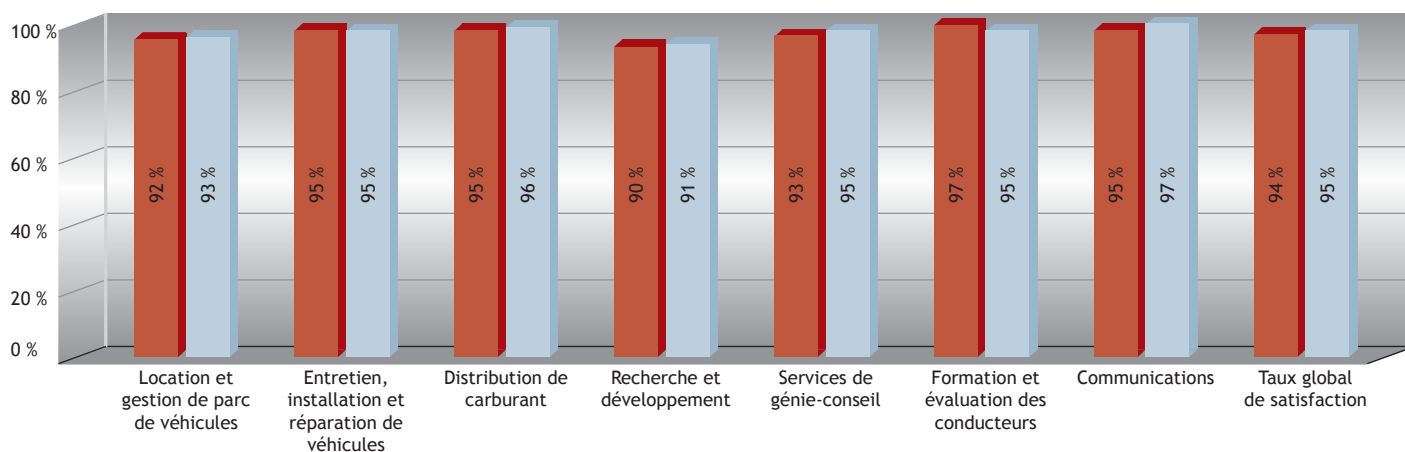
L'ANALYSE DES RÉSULTATS

Le CGER a comptabilisé 368 commentaires et suggestions comparativement à 306 pour 2006. Dans leur ensemble, ces commentaires et suggestions étaient très constructifs et ont permis d'améliorer à certains égards les produits et services du CGER. En effet, cette année, le CGER a mis en place un processus lui permettant de donner suite rapidement aux commentaires et suggestions et ne pas attendre le dépôt du rapport final. Au fur et à mesure qu'un commentaire était reçu, celui-ci était traité dans les plus brefs délais par les gestionnaires du CGER.

Ce sondage et le traitement des commentaires et suggestions exprime la volonté du CGER d'accorder une priorité à la qualité de ses produits et de ses services, tout en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Il est important pour nous de connaître vos besoins et vos attentes afin d'améliorer nos produits, nos services et nos façons de faire.

Au cours des prochaines semaines, il nous fera plaisir de vous faire parvenir les résultats du sondage 2008-2009.

Légende : 2008-2009 2006-2007





Regard **vert** l'avenir

par Mélanie Jannard

ROULER ÉCOLO, LITTÉRALEMENT!

Lorsqu'on parle d'innovations proenvironnementales dans le domaine de l'automobile, on pense immédiatement aux véhicules hybrides qui se font de plus en plus populaires sur nos routes. Même si les caractéristiques de ces derniers ne conviennent pas encore à tous et chacun, il serait faux de croire qu'aucune autre solution n'est envisageable pour préserver la planète lors de nos déplacements. Le choix de pneus remoulés ou de nouveaux pneus spécialisés est effectivement bénéfique pour l'environnement, de même que la récupération de ceux-ci lorsque vient le temps de s'en départir. Voyons comment l'industrie pneumatique nous encourage à rouler un peu plus vert.

TOUJOURS D'ACTUALITÉ : LE PNEU REMOULÉ

Depuis bon nombre d'années, les Québécois connaissent le pneu remoulé. Toutefois, son utilisation n'est pas encore aussi populaire que chez les Européens, où 40 % d'entre eux en ont équipé leur véhicule. Serions-nous craintifs? Aucune raison de l'être!

La technique du remoulage, qui consiste à recouvrir de caoutchouc neuf la structure d'un pneu dont la semelle a atteint la limite d'usure pour en créer un nouveau, a fait ses preuves. Au même titre que les pneus neufs à 100 %, les pneus remoulés sont adaptés à nos conditions climatiques et, selon le manufacturier rimouskois TechnoPneu, leur durabilité est comparable. L'ajout de granules de silices¹ au caoutchouc leur assure une traction exceptionnelle sur une chaussée glissante tout en allongeant leur durée de vie. Et si vous n'êtes toujours pas convaincus, sachez que l'achat d'un seul pneu remoulé permet l'économie d'un total de 18 litres de pétrole brut. Pour un ensemble de quatre, on préserve donc le nécessaire au plein d'essence d'une voiture.

PNEUS HORS D'USAGE, AU RECYCLAGE!

Une fois au débarras, les pneus présentent une source flagrante de danger pour la planète. Que faire avec nos vieux pneus? En 2002, Recyc-Québec lançait le programme *Le Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage*. Ce dernier encourage trois méthodes : le remoulage, tel que mentionné plus haut; le recyclage, pour lequel les constituants du pneu (fibres de métal et caoutchouc) sont séparés afin d'être réduits en poudre qui servira à fabriquer des tuiles, murs antibruit, tapis, garde-boue et autres semelles; la récupération énergétique, qui consiste à utiliser le pneu comme combustible dans des fours dont l'émission de gaz est contrôlée.

¹ Corps solide très dur, blanc ou incolore, constituant plus de la moitié de la croûte terrestre. Par exemple, le sable en est composé, et le quartz est de la silice pure cristallisée.

Voilà que depuis 1993, les Québécois ont donné une seconde vie à plus de 70 millions de pneus. Informez-vous auprès de votre garagiste ou du détaillant le plus près de chez vous afin de connaître l'un des 9 800 points de récupération de pneus au Québec ou de savoir où il est possible de vous procurer des pneus remoulés. Ainsi, roulez un kilomètre de plus vers un environnement plus sain!

Saviez-vous que...

- Un pneu mal gonflé augmente la résistance au roulement!
- Pour une température extérieure augmentée de 10°C, la résistance au roulement est diminuée de 6 %!



NOUVEAUX ET ÉCOLO

C'est bien connu, les véhicules émettent une quantité de CO₂ très nocive pour l'atmosphère. Ce qu'on ignore bien souvent, c'est que les pneumatiques sont responsables à 20 % de la consommation d'énergie d'une voiture et à 30 % de la consommation d'un poids lourd. Pour arriver à épargner l'environnement, un pneu écologique doit être en mesure de contrer la résistance au roulement. Celle-ci est provoquée par l'échauffement que subissent les pneus pour épouser la route. Plus la résistance est forte, plus le véhicule doit dépenser d'énergie pour avancer. On peut comparer la résistance au roulement à une pente d'une inclinaison de 1 % que le véhicule gravirait en tout temps! Heureusement, certains pneumatiques sont maintenant aptes à réduire cette fameuse « pente ».

Sources : Technopneu.com, Recyc-quebec.gouv.qc.ca et Autosphère.ca

LE CGER FAIT SA PART!

Dorénavant, les garde-boue faits de caoutchouc entièrement récupéré à partir de pneus du Québec seront priorisés dans le montage des camions de déneigement neufs. À leur avantage environnemental s'ajoute une particularité sécuritaire : ces garde-boue sont dotés de bandes réfléchissantes améliorant la visibilité arrière des camions.





UN LIMITEUR DE MOTEUR AU RALENTI ET DÉMARREUR DE BAS VOLTAGE

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a testé un tout nouveau système combinant un limiteur de moteur au ralenti et un démarreur de bas voltage. Ce module électronique permet d'équilibrer la consommation d'essence d'un véhicule doté d'accessoires électriques tels qu'une flèche de signalisation ou un gyrophare. Autrement dit, il permet une dépense d'énergie minimale. Les lignes qui suivent vous aideront à mieux comprendre en quoi consiste ce nouveau dispositif et surtout, quelles caractéristiques font de lui un joueur à la fois économique et écologique.

LES CARACTÉRISTIQUES DE BASE

Conçu en partenariat avec une entreprise québécoise privée, ce système présente deux particularités distinctes : celle de cesser complètement le fonctionnement du moteur d'un véhicule immobile après une période de temps déterminée, et celle de redémarrer le moteur du véhicule pour prévenir les pannes.

Ces deux caractéristiques se complètent. En fait, il va de soi qu'il est inutile de laisser le moteur en marche lorsque le véhicule est garé. Un moteur qui tourne au ralenti consomme environ 0,6 litre de carburant à l'heure par litre de cylindrée. Ainsi, ce système est programmé de sorte à arrêter le moteur après une période d'immobilité donnée. Cela permet une réduction considérable de consommation de carburant et, par le fait même, d'émission de gaz à effet de serre (GES). Toutefois, lorsque le moteur est arrêté, c'est dans la batterie que les accessoires électriques qui doivent continuer de fonctionner puisent toute leur énergie. Afin d'éviter que la batterie ne se décharge complètement, le dispositif veille à redémarrer automatiquement le moteur lorsque le voltage de la batterie descend sous une valeur préprogrammée de 12,1 volts.

Bien entendu, l'appareil est entièrement automatique et ne nécessite aucune manœuvre de la part du conducteur du véhicule. Adaptables à la totalité des véhicules à transmission automatique, ses valeurs programmées de base sont ajustables selon différents besoins.

LES ESSAIS EFFECTUÉS

Afin de bien illustrer les avantages de l'installation de ce module sur un véhicule, le CGER a effectué différents tests sur une camionnette de type Ford F-150 d'une cylindrée de 5 litres. D'abord, nous avons évalué les performances de l'appareil sur un véhicule utilisant une flèche halogène ainsi qu'une barre halogène de 15 pouces, puis celles sur un véhicule pourvu d'un montage à diodes électroluminescentes (DEL). Les tests ont démontré que pour un équipement de type halogène, le moteur n'a besoin de tourner que 20 % du temps pour suffire à la demande électrique de la flèche de signalisation. L'équipement de type DEL, quant à lui, exige que le moteur fonctionne 6 % du temps seulement. On parle alors d'une grande économie de carburant et d'argent, mais surtout d'un geste environnemental non négligeable.

Les essais du CGER ont été effectués en simulant des travaux de signalisation d'une durée de cinq heures par jour, cinq jours par semaine, pour un total de 1300 heures par année. En voici les résultats :

LES ÉCONOMIES DE CARBURANT ET D'ÉMISSION DE GES	Montage halogène Flèche de signalisation munie de 14 lampes halogènes et d'une barre d'éclairage de 15 pouces munis de 2 lampes halogènes à têtes rotatives			Montage DEL Flèche de signalisation munie de 14 lampes à DEL (40 DEL/lampe) et d'une barre d'éclairage de 15 pouces à DEL		
	Consommation de carburant	Économie d'argent*	Émission de GES	Consommation de carburant	Économie d'argent*	Émission de GES
Consommation annuelle SANS limiteur de moteur au ralenti	3 900 l/an		9,36 tonnes équiv. CO ₂	3 900 l/an		9,36 tonnes équiv. CO ₂
Consommation annuelle AVEC limiteur de moteur au ralenti	910 l/an		2,18 tonnes équiv. CO ₂	364 l/an		0,87 tonnes équiv. CO ₂
Différence par véhicule	2 990 l/an	2 990 \$	7,18 tonnes équiv. CO ₂	3 536 l/an	3 526 \$	8,49 tonnes équiv. CO ₂
Différence par 100 véhicules	299 000 l/an	299 000 \$	718 tonnes équiv. CO ₂	353 600 l/an	353 600 \$	849 tonnes équiv. CO ₂

* Basée sur un coût moyen de 1 \$ le litre

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE LIMITEUR DE MOTEUR AU RALENTI, NOUS VOUS INVITONS À COMMUNIQUER AVEC NOTRE SERVICE À LA CLIENTÈLE AU 1 866 275-0241.

UNE REMORQUE TÉLESCOPIQUE



Toujours à l'affût des besoins de l'industrie, le CGER présente sa dernière réalisation : une remorque télescopique d'une longueur maximale de 17 mètres qui, une fois entièrement rétractée, en mesure 12. Servant à transporter les imposantes infrastructures de signalisation routière, cette dernière est ajustable tous les 0,6 m, comporte trois essieux et possède une charge utile de 5 tonnes.

LA CONCEPTION

C'est entièrement au CGER que fut conçue et dessinée la remorque télescopique. Après sa conception, les plans « sont passés aux éléments finis », étape où une firme d'ingénierie procède à une étude poussée de ceux-ci, évaluant la capacité des différentes parties de la structure pour ensuite passer aux recommandations, lesquelles sont évidemment prises en considération pour l'élaboration finale du projet. Par la suite, l'entreprise Métallomax s'est chargée de la fabrication proprement dite de la nouvelle remorque, puis cette dernière fut expédiée à l'atelier d'Anjou.

ET POURQUOI?

Désuète, l'ancienne remorque du CGER présentait certains problèmes, notamment au niveau de la structure centrale qui s'était arquée avec le temps, ce qui est loin d'être idéal pour le coulisement. « Le défi majeur, c'était d'en concevoir une plus basse, pour pouvoir passer partout sous les viaducs, mais avec la même charge utile. », explique Guy Mérette, ingénieur au CGER. En effet, la hauteur libre minimale sous la plupart des viaducs du Québec est de 4,11 m. Chargée de la totalité du matériel nécessaire au montage d'une infrastructure, c'est-à-dire des poutres entreposées les unes par-dessus les autres, la nouvelle remorque mesure 4,06 m de hauteur et parvient, par le fait même, à circuler partout sans soucis. Ce n'était pas le cas de l'ancienne remorque, qui devait faire deux voyages pour le transport d'une charge équivalente. On parle alors d'une grande économie de temps, d'énergie et de carburant.

DE NOUVELLES CARACTÉRISTIQUES ANTI-USURE

En plus du plancher surbaissé, deux apports novateurs sont à considérer : sur le mât télescopique, l'utilisation du Nyloil pour les plaques d'usure de même que du boudinage des conduits reliés aux freins et à l'alimentation électrique de la remorque. Le Nyloil est un plastique ultra résistant, autolubrifiant, dont le coefficient de friction est faible. Ces propriétés, réduisant les efforts du mécanisme, font de ce type de nylon l'un des plus résistants à l'usure sur le marché. Dans le même ordre d'idée, le boudinage des câbles de freinage et d'alimentation électrique autour du mât médian permet un alignement parfait lors du coulisement, et ce, sans être en contact avec le sol.

**Des déplacements minimisés et une meilleure durabilité :
voilà une autre innovation du CGER pratique et économique!**



Le bulletin **Info CGER** est publié
par le Secteur des communications