

PUBLIC

a c t i o n



Association des travaux publics d'Amérique
Chapitre du Québec

Volume 10 - Numéro 4 - Hiver 2002

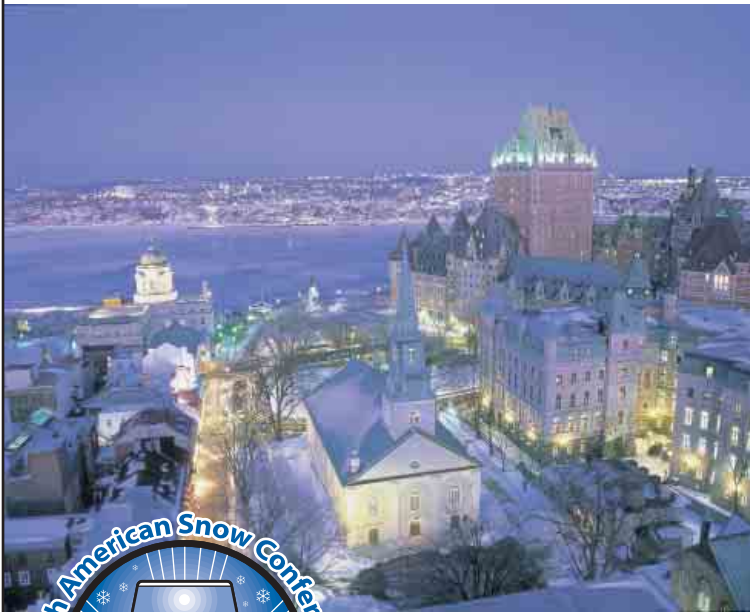
Conférence-neige 2003

La ville de Québec donne
rendez-vous à l'Amérique du Nord

À LIRE DANS CE NUMÉRO :

- **Saint-Jérôme : Ville laboratoire pour l'essai des véhicules électriques et hybrides**
- **Les implications de la fermeture d'une bretelle d'échangeur sur un réseau local**
- **Arrondissement de Lachine : Portrait d'un Service des travaux publics**

DÉCOUVREZ LA VILLE DE QUÉBEC



Quebec City, Quebec
April 27-30, 2003

Venez échanger avec nous :

- 30 sessions d'information sur la gestion du déglacage et du déneigement.
- Rencontrez vos collègues de toute l'Amérique du Nord.
- Visitez des installations à la fine pointe de la technologie hivernale.
- Participez à trois (3) grandes sessions générales de travail.
- Visitez un salon technique et professionnel avec plus de 120 exposants
- Partagez vos idées lors d'ateliers et de tables rondes
- Associez travail et plaisir à l'occasion d'activités sociales.
- Vivez au rythme de la magnifique ville patrimoniale qu'est Québec.

**L'APWA vous propose toute une expérience...
Les meilleures séances de travail et d'information
ainsi que plus de 120 exposants de l'industrie**

**Pour vous inscrire en tant que participant et/ou
exposant, contactez APWA
(816) 472-6100.**

American Public Works Association
2345 Grand, Suite 500 • Kansas City, MO 64108-2641
(816) 472-6100 • www.apwa.net

APWA North American Snow Conference

L'événement majeur des gestionnaires professionnels en déneigement et en déglacage en Amérique du Nord

La 17^e édition du tournoi intermunicipal de hockey de l'ATPA-chapitre du Québec



Du 11 au 13 avril 2003, la Ville de **Mont-Laurier** sera l'hôte de la 17^e édition du tournoi intermunicipal de hockey de l'Association des travaux publics d'Amérique-chapitre du Québec.

De grande envergure, ce tournoi est une compétition amicale dont le but est de permettre aux employés municipaux de partout au Québec d'établir des contacts et de maintenir un réseau d'échange et de collaboration.

La 17^e édition du tournoi intermunicipal accueillera plus de 600 joueurs en provenance de quarante municipalités de toutes les régions du Québec. Les équipes seront partagées dans trois catégories selon la taille de leur population. Les équipes regrouperont des cols bleus, des cols blancs, des pompiers, des policiers ou

des cadres qui disputeront leurs parties dans les arénas des villes de Mont-laurier et de Ferme-Neuve.

Cet événement servira à mieux faire connaître la région en plus de générer des retombées économiques intéressantes pour les commerçants de la ville. Tous les profits générés par l'événement seront versés à divers organismes à but non lucratif de la région.

Pour plus d'informations ou pour inscrire votre ville ou votre arrondissement, contactez les responsables, soit Dominique Falardeau et/ou Sylvain Lacelle au (819) 623-1936

Luc Duval
Comité tournoi de hockey

Table des matières

Les grands titres



6 North American Snow Conference 2003

La ville de Québec donne rendez-vous aux gestionnaires professionnels en déneigement et en déglacage d'Amérique du Nord. Répondant à un appel de candidatures lancé en janvier 2001, l'ATPA et la Ville de Québec ont été choisis hôtes de l'édition 2003 de cet événement majeur réunissant les gestionnaires professionnels en déneigement et en déglacage de toute l'Amérique du Nord. L'ATPA est fière de cette obtention et entend mettre toutes les énergies nécessaires pour que le programme technique soit de grande qualité, et que les délégués aient un excellent séjour dans la belle ville de Québec.

7 Saint-Jérôme : Ville laboratoire pour l'essai des véhicules électriques et hybrides

Gestionnaires de parcs de véhicules de toutes sortes, les villes assument auprès des citoyens de grandes responsabilités en ce qui concerne la pollution. Ayant décidé de faire partie de la solution, Saint-Jérôme a créé un partenariat avec le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) et a transformé son territoire en laboratoire grandeur nature pour l'évaluation des véhicules électriques et hybrides.

9 Modules amovibles pour véhicules municipaux

La Ville de Montréal a mis récemment au point un système d'interfaces amovibles permettant de changer rapidement la vocation d'un véhicule. Ce système permet de réduire le nombre de véhicules (châssis-porteurs) en misant sur la multifonctionnalité, chaque véhicule pouvant désormais effectuer plusieurs types de tâches au lieu d'avoir une seule fonction dédiée par véhicule. Un concept unique à découvrir intégré dans les opérations courantes.

11 Arrondissement de Lachine de la Ville de Montréal

Suite à des préoccupations de protection incendie en janvier 2000, les anciennes Ville de St-Pierre et Ville de Lachine se fusionnaient pour former la nouvelle Ville de Lachine devenant ainsi une municipalité de plus de 40 000 habitants. Finalement, comme plusieurs autres villes, en janvier 2001, l'ancienne Ville de Lachine se fusionnait à la Ville de Montréal pour ainsi devenir le 27^e arrondissement soit : l'arrondissement de Lachine. Portrait d'un service des travaux publics au coeur d'un secteur riche en histoire.



14 Fluidité de la circulation automobile en milieu urbain

À Montréal, la densité de la circulation est tellement grande que la fermeture de certaines rues dans des secteurs sensibles peut avoir des conséquences graves sur le réseau environnant et doit faire l'objet d'étude de circulation approfondie. Le cas de la fermeture de la bretelle Hutchison de l'échangeur des Pins qui fut réalisée le 4 décembre dernier, illustre bien cette problématique. Les implications de la fermeture d'une bretelle d'échangeur sur un réseau local.

Les rubriques

4 Le mot du président

5 Le Conseil en bref

- Rencontres du conseil d'administration
- Tournoi de hockey de l'ATPA
- Tournoi de golf « Omnium Guy-Bergeron »
- Calendrier des activités 2003
- Le site Internet de l'ATPA

15 Nouvelles en bref du monde municipal

17 Programme de formation de l'ATPA

Les dates et les lieux de formation pour le printemps 2003 seront disponibles sous peu. Visitez régulièrement votre site Internet car les dates pour la formation y seront inscrites bientôt

Le **PUBLICACTION**, le bulletin officiel de l'Association des Travaux Publics d'Amérique-Chapitre du Québec, est publié quatre fois par année.

Comité exécutif 2002-2003 de l'ATPA-Chapitre du Québec

Président :
Michel Frenette, ing.
Ville de Montréal
Vice-Président :
Florent Memme, ing.,
MBA (Consultant)
Trésorier :
Carl Minville, ing.
Arrond. Dorval
Secrétaire :
Alain Legault, ing.
Arrond. Montréal-Nord
Délégué CPWA/APWA
Jean-Guy Courtemanche
Lumec inc.
Président sortant :
Benoît Gauthier, ing.
Ville de Laval

Comité de rédaction du PublicAction

Florent Memme, ing., MBA
Consultant
Jacque Tremblay
Ville de Montréal
Me Mario Brunet
Ville de Laval
Claudine Claessens
Aqua Data
Daniel Galarneau, ing.
Ville de Montréal
arrondissement Pierrefonds
André Lazure
Ville de Montréal
arr. Plateau Mont-Royal
Pierre Pistagnesi
Lumec inc.
Pierre-Yves Faucher
Consultant

Coordination de la production et révision des textes :

Pierre-Yves Faucher

Infographie :

Jacques Jobin

Note de la rédaction

Les auteurs des articles publiés dans ce bulletin conservent l'entière responsabilité de leurs opinions et n'engagent en aucun temps celle de l'ATPA-Chapitre du Québec.

Les textes publiés dans ce bulletin peuvent être reproduits sans autre autorisation. Une mention de la source serait toutefois appréciée.

Le générique masculin est employé sans discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Vous pouvez communiquer vos commentaires, opinions et autres informations à : ATPA-Chapitre du Québec, 500 Sherbrooke Ouest bureau 900, Montréal, Québec, H3A 3C6

Téléphone :
(514) 282-3820. Télécopieur :
(514) 844-2822.

Courriel :
atpa@affaires.com
Site internet :
www.atpa.ca

Dépôt légal :
Bibliothèque Nationale du Québec (1993)
Bibliothèque nationale du Canada (1993)

ISSN 1192-7496

MOT^{du} président




Michel Frenette, ing.

Bon hiver à tous. L'année 2003 sera particulièrement intéressante pour notre Association sur le plan des activités.

D'abord, nous serons l'hôte d'un événement annuel d'envergure soit la *North American Snow Conference 2003* qui se tiendra à Québec à la fin d'avril. Ce congrès et exposition ayant pour thème le déneigement attire autour de 1 000 délégués en Amérique du Nord. Depuis les stations météorologiques jusqu'à la formation, en passant par le pré-trempage, tous les services et produits relatifs au vaste domaine du déneigement seront accessibles via les conférences, sinon via les exposants sur place. Ne manquez pas cet événement qui se déroulera du 27 au 30 avril 2003.

Toujours dans le secteur des activités de l'Association, le prochain colloque annuel se déroulera dans la région du Saguenay du 9 au 12 septembre. Inscrivez immédiatement ces dates à votre agenda car tout comme le tournoi de golf, c'est une activité très populaire. Vous obtiendrez de plus amples informations dans le *PublicAction* et sur notre site Internet dans les prochaines semaines. En parlant du *PublicAction*, je vous annonce que c'est déjà le 10^e anniversaire. Dans notre prochain numéro qui paraîtra au printemps 2003, Florent Memme et toute l'équipe du comité des communications feront un bilan de toute cette aventure et souligneront le travail des nombreux collaborateurs qui au fil des ans ont su bâtir un outil d'information qui nous l'espérons vous est très utile.

Avant de célébrer ces 10 années, vous retrouverez dans ces pages du dernier numéro de l'année 2002, des articles qui sauront vous informer et vous intéresser. Je tiens à vous signaler en particulier l'article sur la gestion de parcs de véhicules par les villes qui assument auprès des citoyens de grandes responsabilités en ce qui concerne la pollution. La ville de Saint-Jérôme partage avec nous leur expérience de partenariat avec le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) qui a transformé son territoire en laboratoire grandeur nature pour l'évaluation des véhicules électriques et hybrides. De plus, au plan technologique, vous pourrez en apprendre davantage sur un système d'interchangeabilité qui assurent en outre au niveau opérationnel une plus grande versatilité des véhicules, le même châssis de camion pouvant se transformer en moins de trois minutes en épandeur d'abrasifs, camion à benne basculante, boîte à asphalte, réservoir d'arrosage pour horticulture, camion plate-forme, fourgon ou toute autre utilisation nécessaire.

Bien d'autres sujets y sont également traités dans le présent numéro et j'espère qu'il saura vous plaire. De plus, ne manquez pas de visiter votre site Web qui grâce à ses mises à jour constantes vous tient au courant des tous derniers développements au sein de votre Association. Bonne lecture ! 

Le président,
Michel Frenette, ing.
mfrenette@ville.montreal.qc.ca

Conseil en bref



Rencontres du Conseil d'administration

Le conseil d'administration s'est réuni le 22 octobre et le 13 novembre 2002. Nous vous présentons quelques sujets qui y ont été discutés.

Tournoi de hockey de l'ATPA

Le prochain tournoi aura lieu à Mont-Laurier du 10 au 12 avril 2003. Nous invitons les équipes représentant les diverses villes du Québec à y participer en grand nombre.

Tournoi de golf « Omnium Guy Bergeron »

Le tournoi de golf annuel aura lieu au club de golf de Montcalm à St-Liguori, le 7 août 2003. N'oubliez pas de réserver votre quatuor auprès de M. Bergeron afin de ne pas manquer cette activité très populaire auprès des membres.

Activités 2003

Voici les dates des prochaines activités de l'Association :

| | | |
|-------------------------------------|------------|------------------------|
| North American Snow Conference 2003 | Québec | 27 au 30 avril 2003 |
| Congrès APWA | San Diego | 24 au 27 août 2003 |
| Colloque annuel ATPA | Chicoutimi | 9 au 12 septembre 2003 |

À ces activités, s'ajouteront des rencontres d'échanges intermunicipales (R.É.I.), à des dates qui seront déterminées ultérieurement.

Site Internet de l'Association

Le site Internet est accessible à l'adresse suivante :

www.atpa.ca

Une foule d'informations concernant les activités de l'Association y sont disponibles.



Nous reconnaissons à gauche le président de l'ATPA-chapitre du Québec, M. Michel Frenette qui remet le chèque au gagnant. Jean-Nicolas est le fils M. Luc Duval, directeur des travaux publics à la ville de Vaudreuil-Dorion.

L'Association des travaux publics-chapitre du Québec est fière d'encourager nos jeunes à poursuivre leurs études par la remise d'une bourse d'un montant de 1 000 \$. Le grand gagnant est Jean-Nicolas Duval qui étudie en graphisme au Cégep Ahuntsic à Montréal.

Déjà 10 ans pour le PublicAction

En 2003, l'édition du printemps aura un air de fête car il soulignera le 10^e anniversaire du PublicAction. Florent Memme, le directeur du comité des communications et toute son équipe vous préparent tout un numéro spécial qui tracera un portrait de cet outil de communication en constante évolution.

North American Snow Conference 2003

La ville de Québec donne rendez-vous aux gestionnaires professionnels en déneigement et en déglacage d'Amérique du Nord

mifrenette@ville.montreal.qc.ca



Michel Frenette, ing.
Président de l'ATPA-
chapitre du Québec

Comme la plupart de ses membres le savent, l'Association des travaux d'Amérique-chapitre du Québec est une association qui regroupe environ 300 membres à l'échelle de la province. Ceux-ci proviennent d'organismes publics et de fournisseurs de produits et services en matière de travaux publics. À une échelle plus grande, l'ATPA fait partie de l'American Public Works Association (APWA) qui regroupe 67 chapitres et 26 000 membres en Amérique du Nord.

Cette dernière association organise annuellement une conférence dédiée aux activités de déneigement et activités connexes intitulée « North American Snow Conference ». Cet événement consiste en un programme technique d'allocutions (4 sessions courantes pendant 2 jours) le salon des exposants et quelques activités à caractère social. La participation moyenne est d'environ 600 délégués.



Usuellement, cet événement a lieu aux États-Unis, mais répondant à un appel de candidatures lancé en janvier 2001, l'ATPA et la Ville de Québec ont été choisis hôtes de l'édition 2003 de cette conférence.

L'ATPA est fière de cette obtention et entend mettre toutes les énergies nécessaires pour que le programme technique soit de grande qualité, et que les délégués aient un excellent séjour dans la belle ville de Québec.

L'Association n'est pas étrangère à la tenue d'un tel type d'événement. Déjà, parmi les activités qu'elle réalise annuellement sur la scène locale (province de Québec), il y a la Conférence-neige en mai et le colloque en août.

C'est avec dynamisme que l'Association entreprend donc la préparation d'une Conférence-neige d'une plus grande envergure, à laquelle il nous fait plaisir de vous inviter du 27 au 30 avril 2003 au Centre des congrès de la Ville de Québec. ◆

L'APWA vous propose toute une expérience...

Les meilleures séances de travail et d'information ainsi que plus de 120 exposants de l'industrie.

ENEZ ÉCHANGER AVEC NOUS :

- 30 sessions d'information sur la gestion du déglacage et du déneigement
- Rencontrez vos collègues de toute l'Amérique du Nord
- Visitez des installations à la fine pointe de la technologie hivernale
- Participez à trois (3) grandes sessions générales de travail
- Visitez un salon technique et professionnel avec plus de 120 exposants
- Partagez vos idées lors d'ateliers et de tables rondes
- Associez travail et plaisir à l'occasion d'activités sociales
- Vivez au rythme de la magnifique ville patrimoniale qu'est Québec.

**Pour obtenir plus d'information, communiquez avec M. Jean-Guy Courtemanche au (450) 430-7040 (Province de Québec)
Courriel : jgcourtemanche@lumec.com**

Pour vous inscrire en tant que participant et/ou exposant, contactez l'APWA au 1 800 848-APWA (Kansas City) ou par courriel à l'adresse suivante: snow@apwa.net

Saint-Jérôme

Ville laboratoire pour l'essai des véhicules électriques et hybrides

Gestionnaires de parcs de véhicules de toutes sortes, les villes assument auprès des citoyens de grandes responsabilités en ce qui concerne la pollution. Elles sont donc appelées à jouer un rôle actif pour intégrer les véhicules électriques et hybrides dans l'expérience du grand public. Ayant décidé de faire partie de la solution, Saint-Jérôme a créé un partenariat avec le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) et a transformé son territoire en laboratoire grandeur nature pour l'évaluation des véhicules électriques et hybrides.



Jean-Paul Lalonde
Conseiller en communications
Ville de Saint-Jérôme

Dans 40 ans, il y aura dans le monde 800 millions de conducteurs d'automobiles de plus qu'aujourd'hui, selon Transports Canada. Comme le mode de vie occidental est conçu en fonction de la dépendance à l'automobile, on doit s'attendre à des impacts majeurs. Si les tendances actuelles se maintiennent, la demande d'essence et de carburant diesel des Canadiens aura augmenté de 50 % entre 1990 et 2020.

Les Québécois prennent conscience qu'avec la technologie actuelle de fortes répercussions sur la santé et l'environnement sont à craindre. Sachant qu'il y aura un prix à payer, à moins de se tourner vers des alternatives écologiques, ils manifestent un intérêt croissant pour les technologies de transport avancé, notamment les véhicules électriques et hybrides, comme ils l'ont démontré lors du *Forum international sur la mobilité urbaine et le transport avancé*.

PREMIER FORUM INTERNATIONAL

La première édition de ce forum international, tenue du 9 au 12 octobre 2002 à Saint-Jérôme, a attiré 325 congressistes internationaux, notamment des gestionnaires de flottes, tandis que plus de 5 000 personnes ont visité le Salon d'exposition des véhicules électriques et que la Journée grand public a reçu quelque 10 000 visiteurs.

Bien des visiteurs du salon ont étonné les exposants par leur niveau de connaissance sur les

développements de la mobilité urbaine avancée de par le monde et par la pertinence de leurs questions. Des gens de tout âge ont pris d'assaut les pistes aménagées pour l'essai des véhicules électriques ou hybrides, les véhicules à basse vitesse, les vélos et les trottinettes électriques, manifestant leur hâte d'apprivoiser ces nouveaux modes de transport.

L'événement a fortement impressionné les experts européens et renforcé la crédibilité de CEVEQ sur la scène internationale.

LE LEADERSHIP DU CEVEQ

Le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) a été créé en 1996 à Saint-Jérôme. La Ville en est le principal partenaire et le maire siège à la présidence du conseil d'administration. La mission du CEVEQ consiste à créer un pôle québécois en matière de véhicules électriques afin de positionner le Québec parmi les experts internationaux, pour aider à anticiper et résoudre les problèmes de pollution reliés au transport terrestre, en vue d'engendrer des bénéfices environnementaux, industriels et commerciaux. Le parrainage de la ville de La Rochelle et de l'Association charentaise de promotion des véhicules électriques aura permis de donner un bon départ au CEVEQ. L'exemple de la France semblait particulièrement intéressant sur le plan stratégique, plusieurs programmes nationaux ayant été mis en oeuvre depuis juillet 1992. En 1996, il y

Depuis la création du CEVEQ, la ville de Saint-Jérôme multiplie les projets d'expérimentation de véhicules verts sur son territoire, intègre des véhicules écologiques à la flotte municipale et appuie les réalisations visant à développer dans la région des Laurentides un pôle d'excellence en transport avancé.

avait déjà en France, 22 villes pilotes consacrées à l'introduction des véhicules électriques en milieu urbain.

Depuis la création du CEVEQ, la ville de Saint-Jérôme multiplie les projets d'expérimentation de véhicules verts sur son territoire, intègre des véhicules écologiques à la flotte municipale et appuie les réalisations visant à développer dans la région des Laurentides un pôle d'excellence en transport avancé. De 1996 à 1998, le maire de Saint-Jérôme, M. Marc Gascon, a fait quotidiennement l'essai d'une auto électrique Citroën AX. Au fil des ans, plusieurs véhicules électriques ont été essayés par le Service des travaux publics : une camionnette de marque Volta a été testée de 1996 à 1997, deux autres véhicules de service de marque Volta l'ont été de 1997 à 1999 et un camion Solectria City Van, de type « cube », a eu son tour en septembre 2000. De 1997 à 1998, le Service de protection-incendie a fait l'essai d'un véhicule électrique Citroën C 15. En 1998, la ville a lancé un projet visant à évaluer sur ses patinoires une surfaceuse à glace convertie à l'électricité. Toujours dans le domaine des véhicules utilitaires, elle a prêté son réseau routier à l'essai, pendant 7 jours, d'un autobus électrique *Advanced Vehicle System 22*. C'était en 1998. En 2001, ses services ont fait l'essai de deux véhicules de marque Ford Think City, qu'elle a ensuite loués et intégrés à son parc automobile. Saint-Jérôme possède aussi une surfaceuse à glace convertie à l'électricité, acquise en 1999 et deux véhicules à basse vitesse de marque GEM, achetés en 2002.

D'autre part, Saint-Jérôme a participé à des démonstrations de toutes sortes. Au cours de l'été 1997, la Ville a commandité un projet de démonstration et de location de véhicules électriques à basse vitesse à Mont-Tremblant, ainsi qu'un projet d'essais routiers et à une démonstration grand public. En 1998 et 1999, elle était de retour à Mont-Tremblant pour un projet de démonstration et de location de vélos électriques. Durant l'été et l'automne 2000, la Ville, certains de ses employés et des citoyens ont participé au projet d'évaluation « Je roule électrique au travail », qui a servi de référence pour la modification du règlement du gouvernement en vigueur depuis quelques mois. L'année suivante, des véhicules à basse vitesse ont fait à leur tour l'objet d'un projet d'expérimentation et d'évaluation.

Avant d'être l'hôte du Forum international sur la mobilité urbaine et le transport avancé, Saint-Jérôme avait pris part à plusieurs événements, dont l'*Electric Vehicle Symposium 17 (EVS)*, en 2000, ainsi que les

Rencontres franco-québécoises sur les véhicules électriques, tenues à Saint-Jérôme. En 2001, la Ville a participé à Montréal 2000 et à une mission économique du Québec en France.


UN AVENIR TRÈS CHARGÉ

En 2003, Saint-Jérôme participera au Programme d'aménagement du réseau routier pour l'intégration des véhicules électriques à basse vitesse, un projet de grande importance et très prometteur. En outre, le Service de sécurité-incendie et le Service de police évalueront le premier Programme d'intervention des services d'urgence sur les véhicules électriques et hybrides. La Ville poursuivra également son travail de sensibilisation et d'information auprès du public et des acheteurs et gestionnaires de flottes.

Entre les moteurs électriques, hybrides, à air comprimé, à eau ou à carburant vert, il est difficile de prévoir dès maintenant quelle technologie prendra la « pole position » dans la course qu'elles se livrent pour remplacer le moteur à combustion, mais il est certains que l'une ou plusieurs de ces technologies y parviendront dans un avenir plus ou moins rapproché, parce qu'elles répondent à une nécessité.

Selon notre expérience, celle de nos partenaires, et l'opinion d'experts internationaux, les véhicules électriques et hybrides sont des solutions très prometteuses, dont le développement se poursuit rapidement. Dans les municipalités et autres organismes publics, les gestionnaires de flottes ont tout intérêt à en suivre de près l'évolution et à se préparer à introduire ces nouvelles technologies dans la panoplie de leurs moyens de transport.

Également, les élus participeront activement au progrès de la mobilité urbaine et du transport avancé. À Saint-Jérôme, ils ont pris plusieurs décisions visant à donner un essor aux solutions vertes en transport. Une résolution du conseil municipal reconnaît le territoire de la ville comme un laboratoire grandeur nature pour l'évaluation des véhicules électriques. Une autre résolution appuie le Conseil régional de développement des Laurentides pour faire de la région un pôle d'excellence et de recherche en matière de transport terrestre avancé. De plus, Saint-Jérôme a posé un geste symbolique en modifiant son règlement pour créer une case de stationnement gratuite réservée aux véhicules électriques et hybrides; éventuellement, une borne d'alimentation électrique y sera ajoutée. ●


En 2003, St-Jérôme participera au Programme d'aménagement du réseau routier pour l'intégration des véhicules électriques à basse vitesse, un projet de grande importance et très prometteur.

Modules amovibles pour véhicules municipaux

Un concept unique intégré dans les opérations courantes de la Ville de Montréal

La Ville de Montréal a mis récemment au point un système d'interfaces amovibles permettant de changer rapidement la vocation d'un véhicule. Ce système permet de réduire le nombre de véhicules (châssis-porteurs) en misant sur la multifonctionnalité, chaque véhicule pouvant désormais effectuer plusieurs types de tâches au lieu d'avoir une seule fonction dédiée par véhicule.



Alain Savard, ing.
*Études techniques et
information de gestion
Ville de Montréal*

La vitesse et la simplicité du système permettent le changement de vocations sans affecter les opérations, un conducteur pouvant lui-même charger un épandeur ou une benne basculante en moins de trois (3) minutes sans l'aide d'aucun outil ou mécanicien. L'utilisation d'une suspension pneumatique en lieu et place d'une suspension à lames nous évite l'emploi d'un système d'élévation hydraulique ou mécanique coûteux, encombrant et nécessitant de l'entretien tout en donnant un confort accru à l'utilisateur. L'automatisation des pattes avant permet au conducteur de ne descendre qu'une seule fois du véhicule lors de la dépose d'un module, soit pour déverrouiller le module et débrancher les raccords électrique et hydraulique, il n'a pas à assujettir les pattes avant car elles se positionnent et se verrouillent seules par gravité. Les pattes avant se déverrouillent aussi automatiquement lors du chargement d'un module grâce à l'action de roulettes s'appuyant sur l'interface du véhicule permettant d'escamoter les pattes sous le module.

Cette automatisation nous évite des accidents potentiels là où l'oubli d'un opérateur de fixer ou verrouiller les pattes pourrait occasionner un renversement du module, de plus l'opérateur est en sécurité à l'intérieur de la cabine, évitant ainsi toutes blessures car aucune aide extérieure n'est requise pendant l'opération de pose ou de dépose.

Le projet origine d'un ancien cadre de la Ville de Montréal qui a ramené l'idée suite à un voyage en Europe. Le concept d'amovibilité a par la suite été développé et adapté à nos opérations par la Section des études techniques et de l'information de gestion. La fabrication des interfaces mâles et femelles se fait aux Ateliers municipaux de la ville de Montréal.

Les gains générés par ce système se chiffrent à différents niveaux, soit opérationnels, économiques et au niveau de l'entretien. Au niveau opérationnel, on note une plus grande versatilité des véhicules, le même châssis de camion peut se transformer en moins de trois minutes en épandeur d'abrasifs, camion à benne basculante, boîte à asphalte, réservoir d'arrosage pour horticulture, camion plateforme, fourgon ou tout autre utilisation nécessaire.



De plus, on obtient une charge utile plus grande dans tous les modes opérationnels (sauf dans le cas du mode benne basculante). Dans le mode épandage d'abrasifs, le système nous permet de passer d'une capacité de 5 V3 à 7 V3. Le système permet également un épandage de sel latéral et ainsi avoir des abrasifs sous les roues de traction. Le transfert de modules se fait par un seul opérateur, sans aucune aide extérieure.

Du côté des avantages économiques, on note une durée de vie des différents modules (bennes, etc.) totalement indépendante de celle du châssis porteur,

**Les gains
générés par
ce système
se chiffrent à
différents
niveaux, soit
opérationnels,
économiques et
au niveau de
l'entretien.**

leur remplacement se fait donc indépendamment de l'usure du véhicule. Un autre avantage économique se traduit par un nombre réduit de châssis porteur, moindre que le nombre total des différents types de module, certaines activités ne pouvant être réalisées en même temps (ex. : épandage et arrosage des plantes).

Au niveau de l'entretien, un bris ou un entretien prolongé du châssis porteur n'entrave pas l'utilisation d'un des modules qui demeurent tous disponibles. De même qu'un bris sur un des modules (ex. benne basculante) ne provoque pas la mise hors service d'un châssis-porteur. L'entretien mécanique sur un châssis porteur est facilité par la quasi-absence de structures permanentes, favorisant l'accès aux composantes mécaniques. Le déplacement des différents modules aux sites d'entretien ne nécessite pas une équipe de transport, les utilisateurs pouvant eux-mêmes apporter leur appareil défectueux.



COMPARATIVEMENT AUX AUTRES SYSTÈMES, VOICI LES PRINCIPAUX AVANTAGES :

- L'ensemble est léger et ajoute peu au poids au châssis. Le système est simple et ne comporte aucune pièce pneumatique ou hydraulique supplémentaire.
- Il permet de pouvoir arrimer un module qui est légèrement en pente, croche ou désaxé par rapport au châssis.
- Les modules au repos ou pendant l'arrimage ont une pente de moins de 3 degrés, ce qui est primordial dans le cas de fourgons aménagés.
- L'utilisation d'une suspension à air nous permet d'obtenir la charge sur l'essieu arrière (le plus sujet à une surcharge) à l'aide d'un cadran gradué.

- Le fait qu'il soit conçu par la Ville nous évite d'être dépendant d'un fournisseur unique et permet à tous les soumissionnaires potentiels d'installer leurs appareils sur notre interface.
- La conception et le calcul par ordinateur des verrous et autres pièces d'arrimage nous assurent d'une utilisation sécuritaire.
- L'interface électrique unique (prise à multiconducteur) nous offre plusieurs circuits dont un qui possède une capacité de près de 60 ampères.
- L'interface hydraulique se fait à l'aide de trois connecteurs rapides, nous offrant trois circuits dont deux à débit variable (0 à 7 gpm - 0 à 15 gpm).

L'utilisation de l'épandeur a débuté en février 2002 afin d'évaluer le concept. Depuis novembre 2002, le module benne basculante et le module épandeur sont intégrés aux opérations courantes de la Ville de Montréal.

Bien que le concept soit toujours en période d'évaluation, deux autres véhicules et cinq modules (1 benne basculante, 2 épandeurs, 1 réservoir d'arrosage pour horticulture et 1 boîte à asphalte) seront en fonction au cours de l'année 2003. Même si d'autres systèmes d'interchangeabilité existent sur le marché, l'utilisation d'une suspension pneumatique de même que l'automatisation des pattes avant en font à notre avis un concept unique.

Le coût d'un système complet est pour l'instant difficile à évaluer, car le camion présentement en fonction et ses deux modules ont été réalisés à partir de prototypes et ont été souvent remaniés. Un coût de revient fidèle sera disponible lorsque la fabrication des deux autres camions sera terminée en 2003.

Pour de plus amples informations veuillez communiquer avec M. Jean-Marc Lavigne, chef de section des études techniques et de l'information de gestion à la Ville de Montréal au 700 boulevard Rosemont, H2S 1Z3, Montréal. On peut aussi le rejoindre au 514-872-3888. ◆

Même si d'autres systèmes d'interchangeabilité existent sur le marché, l'utilisation d'une suspension pneumatique de même que l'automatisation des pattes avant en font un concept unique.

Arrondissement de Lachine de la Ville de Montréal

Portrait d'un service des travaux publics au coeur d'un secteur riche en histoire

À l'ère des fusions municipales, la Ville de Lachine n'y a pas échappé. Suite à des préoccupations de protection incendie, en janvier 2000, les anciennes Ville de St-Pierre et Ville de Lachine se fusionnaient pour former la nouvelle Ville de Lachine devenant ainsi une municipalité de plus de 40 000 habitants. Finalement, comme plusieurs autres villes, en janvier 2001, l'ancienne Ville de Lachine se fusionnait à la Ville de Montréal pour ainsi devenir le 27^e arrondissement soit : l'arrondissement de Lachine.



Stéphane Fréchette
Technologue en
génie civil
*Service des travaux publics
Ville de Montréal
Arrondissement Lachine*

Un peu d'histoire...

D'abord, il est important de mentionner que l'arrondissement de Lachine a plus de trois cents ans d'histoire. En 1667, près de 25 ans après que l'on ait fondé « Ville-Marie » (Montréal), un dénommé René Robert Cavelier de La Salle se vit concéder les terres riveraines, en amont du « grand Sault St-Louis » (rapides de Lachine). Devenant seigneurie, ces terres prennent alors le nom de « La Coste St-Sulpice ».

En 1669, La Salle entreprend un voyage qui, selon ses convictions, le mènera en Chine et, quelques mois plus tard, subitement atteint de fortes fièvres, La Salle décide de tout abandonner et revenir à Montréal. À cette époque, plusieurs habitants de « Ville Marie » ne manquaient pas d'exprimer leur étonnement et n'hésitaient pas à se laisser aller à la dérision et l'ironie. C'est sur ce ton moqueur qu'à l'automne 1669, le toponyme « La Chine » fait ses premières apparitions. Dès 1670, on entend parler du projet de construction d'un canal, reliant La Chine et Montréal puisque La Chine est le plus important village de toute l'île. Il est le centre de tout le commerce entre la haute et la basse province. Toutes les marchandises destinées au Nord y sont apportées de Montréal et l'on y débarque toutes les importations.

En 1821, la navigation dans les rapides étant beaucoup trop périlleuse, une idée vieille de plus d'un

siècle vient finalement se traduire en la réalisation d'une route navigable entre La Chine et Montréal soit le « Canal de Lachine ». De manière officielle, les travaux débutèrent dans l'après-midi du 17 juillet 1821, alors qu'à « La Chine » se déroulaient les cérémonies de la levée des premières pelletées de terre. Il faudra attendre cinq (5) ans pour que le « Canal de Lachine » soit ouvert à la navigation commerciale sur toute sa longueur, depuis son entrée à « La Chine » jusqu'à son terminus, à l'extrémité ouest du Port de Montréal.

Au cours des dernières années, plusieurs millions de dollars ont été investis afin de rétablir la navigation sportive et redorer le blason de ce site historique.

Intégration du service du génie au service des travaux publics en 1995

Au cours des dernières années, dans l'esprit d'une saine gestion, une importante restructuration du service a été réalisée et ainsi, l'ancien service du génie est depuis 1995 intégré au Service des travaux publics. Sous la responsabilité du directeur d'arrondissement, un directeur, un directeur adjoint et sept (7) contremaîtres dirigent le service.

Du côté des ressources humaines, le Service des travaux publics emploie neuf cadres, trois employés

Dès 1670, on entend parler du projet de construction d'un canal, reliant « La Chine » et Montréal puisqu'elle était le plus important village de toute l'île. Toutes les marchandises destinées au Nord y sont apportées de Montréal et l'on y débarque toutes les importations.

permanents cols blancs, 40 employés permanents cols bleus, 14 employés auxiliaires cols bleus et 60 employés temporaires cols bleus (1800 heures).

La mission du Service est de faire progresser physiquement et économiquement l'arrondissement en assurant l'entretien et le développement des infrastructures nécessaires au bien-être de la population, dans le cadre d'une saine gestion des ressources physiques et matérielles pour leur réalisation et dans le respect de toutes les lois et règlements en vigueur, afin de protéger son environnement.

Le Service des travaux publics est subdivisé en deux modules soit le module génie et le module travaux publics. Pour vous donner un aperçu des services offerts et de la structure du Service, nous vous présentons maintenant les orientations générales et les produits/clients de chacun d'eux.

MODULE GÉNIE

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- Assurer l'entretien et le développement des infrastructures de l'arrondissement.
- Assurer le support technique aux autres services de l'arrondissement afin d'accomplir notre mission collective et le bien-être des citoyens.
- Assurer une saine gestion des ressources physiques et matérielles nécessaires à la réalisation de notre mission.
- Planifier et gérer des programmes de dépenses permettant d'assurer le bien-être de la population.

LES PRODUITS/CLIENTS

- Planifier, coordonner et diriger les travaux municipaux de construction, réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout, de drainage de surface, d'éclairage de rues et bâtiments municipaux.
- Assurer la responsabilité de la conception des plans et devis relatifs à la construction et à la réfection des infrastructures municipales.
- Assurer la supervision des projets réalisés par les firmes-conseils.

- Élaborer un programme d'immobilisations, préparer les projets et en contrôler la réalisation.
- Assurer le suivi et l'approbation des plans de construction ou de développement soumis par les compagnies d'utilités publiques ou promoteurs.
- Agir à titre de service-conseil auprès : du Conseil, de la direction d'arrondissement et de tous les autres services pour la préparation, l'élaboration ou la réalisation de projets.
- Assurer, par le biais d'un personnel qualifié, la protection de l'environnement.

MODULE TRAVAUX PUBLICS

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Le Service des travaux publics est scindé en sept différentes divisions dirigées chacune par un contremaître. Les sept divisions sont les suivantes :


- Mécanique : achat et entretien de la flotte de véhicules et équipements.
- Voirie : entretien des chaussées et trottoirs, déneigement et salubrité.
- Électricité : entretien des bâtiments, feux de circulation, éclairage des voies publiques et parcs.
- Métiers et signalisation : entretien des bâtiments, pose et entretien de la signalisation routière, entretien des piscines.
- Parcs et espaces verts : entretien des plateaux sportifs, horticulture, arboriculture, entretien des parcs et du mobilier.
- Eau et assainissement : entretien des réseaux d'aqueduc et d'égout.
- Transport et conciergerie : Transport d'équipements, évictions, courrier interne et salubrité des bâtiments municipaux.

LES PRODUITS/CLIENTS

Généralement, ce sont les citoyens qui bénéficient des différents services rendus; par contre, chaque division dessert une clientèle plus spécifique.

Au cours des dernières années, dans l'esprit d'une saine gestion, une importante restructuration du Service des travaux publics a été réalisée entre autre par l'intégration en 1995 de l'ancien service du génie

- Mécanique : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'à tous les services de l'arrondissement.
- Voirie : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes d'entrepreneurs et organismes communautaires.
- Électricité : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes des autres services municipaux, des entrepreneurs et des organismes communautaires.
- Métiers et signalisation : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes des autres services municipaux, des entrepreneurs et des organismes communautaires.
- Parcs et espaces verts : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes des autres services municipaux (principalement les loisirs), des entrepreneurs et des organismes communautaires.
- Eau et assainissement : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes des autres services municipaux, des entrepreneurs et des promoteurs.
- Transport et conciergerie : répond aux besoins du Service des travaux publics ainsi qu'aux diverses demandes des autres services municipaux, des organismes communautaires et des huissiers.

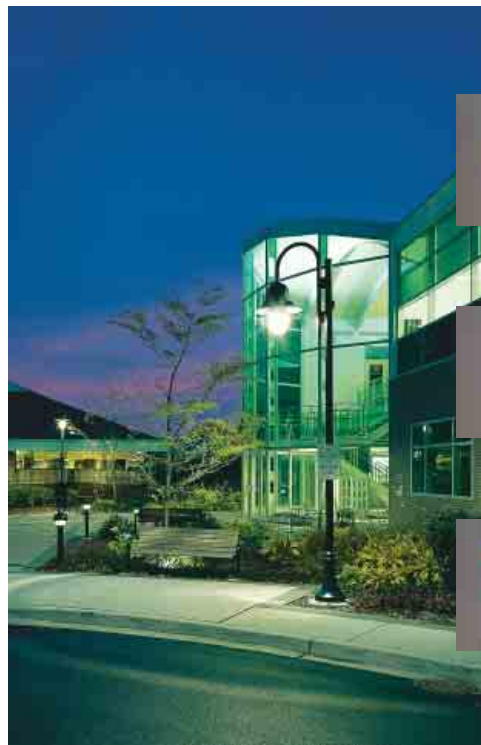
Nous espérons que ce survol aura su vous faire mieux connaître le Service des travaux publics de ce nouvel arrondissement de la nouvelle ville de Montréal. 



Le colloque annuel 2003

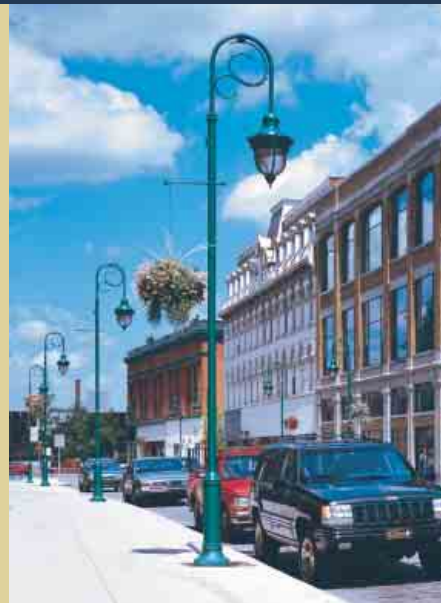
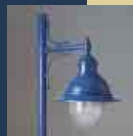
L'événement de l'année dans le domaine des travaux publics se déroulera cette année à l'hôtel « Le Montagnais » à Chicoutimi dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean du 9 au 12 septembre 2003.

Surveillez la prochaine édition du **PublicAction** qui paraîtra au printemps pour obtenir plus de détails.



LUMEC

La norme redéfinie



640, Curé-Boivin - Boisbriand (Québec) - J7G 2A7
 Tél.: (450) 430-7040 - Fax: (450) 430-1459
<http://www.lumec.com/>

Fluidité de la circulation automobile en milieu urbain

Les implications de la fermeture d'une bretelle d'échangeur sur un réseau local



André Lazure
Chargé de communication
Ville de Montréal
Arrondissement
Plateau Mont-Royal

À Montréal, la densité de la circulation est tellement grande que la fermeture de certaines rues dans des secteurs sensibles, peut avoir des conséquences graves sur le réseau environnant et doit faire l'objet d'étude de circulation approfondie. Le cas de la fermeture de la bretelle Hutchison de l'échangeur des Pins qui fut réalisée le 4 décembre dernier, illustre bien cette problématique.

Les résidents de la rue Hutchison se plaignaient depuis de nombreuses années du trafic important dans leur portion de rue située au sud de l'avenue des Pins, ainsi que de la configuration dangereuse de ce carrefour. La bretelle qui mène à la rue Hutchison, fait partie d'un vaste échangeur urbain situé à l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins. C'est un carrefour stratégique situé au pied du Mont-Royal qui constitue une porte d'entrée vers le centre-ville. Plus de 3 300 véhicules à l'heure y transitent tous les matins en direction sud, vers le centre-ville. Une bonne partie de ce flux se dirigeait directement vers la rue Sherbrooke en empruntant la rue Hutchison, une rue à caractère résidentiel située à deux pas du campus de l'université McGill. La configuration de la bretelle qui menait à la rue Hutchison, en faisait un endroit dangereux pour les piétons. La présence de l'échangeur des Pins permettait aux véhicules qui l'empruntaient, d'atteindre des vitesses de plus de 80 km/h avant d'arriver sur la rue Hutchison.



Plus de 3 300 véhicules à l'heure transitent tous les matins dans le secteur de l'intersection de l'Avenue du Parc et de l'avenue des Pins.

La bretelle qui mène à la rue Hutchison, fait partie d'un vaste échangeur urbain situé à l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins où plus de 3 300 véhicules à l'heure y transitent tous les matins en direction sud vers le centre-ville.



Les implications de la fermeture de la bretelle Hutchison sur le centre-ville de Montréal

Après une analyse fine de la situation, les ingénieurs de la Ville de Montréal ont constaté que la fermeture pure et simple de la bretelle Hutchison, sans l'application d'aucune mesure de mitigation, aurait des conséquences extrêmement néfastes sur un grand secteur autour de l'échangeur. En effet, près de 700 véhicules à l'heure empruntent la rue Hutchison à l'heure de pointe du matin. Avec la fermeture de la bretelle, ce trafic serait acheminé vers la rue de Bleury en direction sud, qui est le prolongement de l'avenue du Parc. Le résultat est une augmentation énorme de circulation de l'ordre de 40 % sur la rue de Bleury, ce qui porte le flux à 1 735 véhicules à l'heure. Une telle

augmentation aurait pour effet d'entraîner des congestions importantes au nord de l'échangeur jusqu'à la rue Mont-Royal et au sud jusqu'à la rue Sherbrooke. En de telles circonstances, les automobilistes ont tendance à vouloir fuir la congestion à tout prix en s'infiltrant un peu partout dans le réseau des rues résidentielles.

Autrement dit, pour régler le problème de bruit qu'engendre la forte circulation sur la rue Hutchison, on risquait de se retrouver avec un autre problème aussi grave : une congestion routière à l'heure de pointe du matin dans tout le secteur. Cette situation est bien connue des gestionnaires des réseaux de circulation. Il a donc fallu procéder à une vaste étude de circulation pour mesurer en détail l'impact de la fermeture de cette bretelle. Le réseau de feux de circulation affecté est très étendu, il s'agit d'un quadrilatère qui va jusqu'à la rue Guy à l'ouest, le boulevard Saint-Laurent à l'est, la rue Sainte-Catherine au sud et l'avenue des Pins au nord. Lorsque le profil de circulation fut bien établi, l'application des mesures de mitigation pouvait être envisagée.

Le premier objectif était d'augmenter la capacité de la rue de Bleury pour supporter le surplus de véhicules. Il fallait également assurer le bon fonctionnement de la voie réservée pour autobus de l'avenue du Parc, enfin, s'assurer que toutes les nouvelles mesures mises en place améliorent la sécurité des piétons.



Pour régler le problème de bruit qu'engendrait la forte circulation sur la rue Hutchison, on risquait de se retrouver avec un autre problème aussi grave : une congestion routière à l'heure de pointe du matin dans tout le secteur. Il a donc fallu procéder à une vaste étude de circulation pour mesurer en détail l'impact de la fermeture de cette bretelle.

Pour répondre à ces impératifs, il a donc fallu reconfigurer le réseau de feux de circulation dans tout ce quadrilatère, puisqu'une modification dans le cycle

des feux sur la rue de Bleury affecte la circulation dans ce vaste réseau. En effet, un des problèmes les plus importants qu'entraînait l'augmentation de la circulation sur la rue de Bleury était une congestion considérable de l'intersection avec la rue Sherbrooke, un carrefour stratégique du centre-ville. En tout, 39 contrôleurs de feux ont dû être reprogrammés pour assurer une fluidité de la circulation acceptable dans l'ensemble du réseau. Il fallait surtout répondre à une demande plus grande à l'heure de pointe du matin sur la rue de Bleury, ce qui fut atteint en haussant la durée des feux verts.

Les simulations informatisées ont clairement démontré l'efficacité des changements mis en place. Sur le terrain, les mesures de mitigation appliquées pour atténuer les impacts de la fermeture de la bretelle de la rue Hutchison semblent avoir porté fruit puisque le trafic routier s'écoule comme prévu sans engendrer de congestions notables. ◆

**Au total,
39 contrôleurs
de feux ont
dû être
reprogrammés
pour assurer
une fluidité de
la circulation
acceptable dans
l'ensemble du
réseau.**



Nouvelles en bref du monde municipal

Source : Site Internet Info Municipale

PRIX - ARBORICULTURE

SAINTE-THÉRÈSE - La Ville s'est vue remettre le Grand Mérite de la feuille d'or en récompense de son dévouement exceptionnel dans le domaine de l'arboriculture.

Cette distinction a été remise, le 14 novembre dernier, par la Société internationale d'arboriculture Québec à la Ville de Sainte-Thérèse pour le dépliant « Entre les branches » ainsi que pour l'ensemble de la réglementation municipale traitant spécifiquement des arbres.

La Société internationale d'arboriculture est un regroupement de professionnels dédié à l'entretien et à la préservation des arbres.

CONTAMINATION - NICKEL

THETFORD-MINES - La Ville et la société minière LAB Chrysofile demandent au gouvernement du Québec de modifier la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement.

L'application du règlement qui entrera en vigueur le premier mars prochain, aura pour effet de déclarer contaminés au nickel une grande partie des terrains de la municipalité. Ce règlement fixe entre autres les valeurs limites réglementaires pour divers contaminants. Un dépassement de ces valeurs pourra entraîner l'inscription obligatoire d'un avis de contamination au registre foncier.

Les élus municipaux proposent notamment au ministère de l'Environnement de retirer le nickel de la liste des paramètres, de recourir à un test de lixiviation pour vérifier si le nickel et les autres métaux peuvent contaminer les eaux potables ou encore d'appliquer une approche différente à Thetford-Mines pour le nickel, à l'exemple de la municipalité ontarienne de Port Colborne, où se trouve une raffinerie de nickel et où le seuil de décontamination a été fixé à 8000 mg/kg alors qu'il est de 150 mg/kg ailleurs dans la province.

GAZ METROPOLITAIN

page 16

Reprendre celle du numéro Hivers 2001 en couvert C2

«L'environnement préfère l'énergie bleue»



PROGRAMME de FORMATION printemps 2003

BLOC

- 1 Les rôles du gestionnaire et l'importance de la communication
- 2 Leadership, mobilisation et résolution de problèmes
- 3 Animation et conduite de réunions
- 4 La gestion des ressources humaines
- 5 La gestion du temps et la gestion du changement
- 6 Les relations de travail
- 7 Processus d'appel d'offres et adjudication d'un contrat
- 8 Suivi d'un contrat et surveillance des travaux
- 9 Le citoyen d'abord : vers une approche client fructueuse
- 10 Les équipes autonomes et l'amélioration continue
- 11 Les indicateurs de performance opérationnels

Montréal

(Cégep de Saint-Laurent)

Les dates et les lieux de formation pour le printemps 2003 seront disponibles sous peu. Visitez régulièrement votre site Internet pour de plus amples informations.

MODALITÉS D'INSCRIPTION POUR L'ANNÉE 2003

Coût par bloc de formation :

Membre* :

345,00 \$ + TPS + TVQ = 396,84 \$

Non-membre :

430,00 \$ + TPS + TVQ = 494,61 \$

Faire votre chèque ou votre bon de commande au nom de :
ATPA-chapitre du Québec

Adresse d'envoi : Cégep de Saint-Laurent
Service de formation continue
Claude Rhéaume
625, avenue Sainte-Croix
Ville Saint-Laurent (Québec) H4L 3X7

Tél. : (514) 747-6521 poste 288

Télec.: (514) 855-1941

Courriel : crheaume@cegep-st-laurent.qc.ca



VILLE DE MONTRÉAL Arrondissement KIRKLAND

UN ARRONDISSEMENT DE PRESTIGE OÙ IL FAIT BON VIVRE
FACE À LA CONSOMMATION DU SEL DE VOIRIE

Vu la gravité des dégâts occasionnés par le sel de voirie, Environnement Canada s'apprête à le classer sur la liste des substances toxiques.

Monsieur Jules Renaud, Directeur des travaux publics, soucieux de protéger les végétaux, les animaux, les milieux aquatiques ainsi que la nappe phréatique contre les dégâts occasionnés par le sel de voirie, a pris les moyens nécessaires pour protéger l'environnement en améliorant les techniques d'épandage et utilisant le slogan « Salez moins salez mieux ».

Son service des travaux publics a fait cette année l'acquisition d'un épandeur électronique à sel et saumure à la fine pointe de la technologie, le STRATOS de la Cie SCHMIDT. Cet épandeur est fabriqué par sa filiale de Hollande, la Cie NIDO. Il a également fait l'acquisition d'un chasse-neige WAUSAU à panneaux rétractables.

En plus de protéger l'environnement, cet équipement assure une sécurité accrue aux usagés de la route et une optimisation des opérations des services d'entretien.

Avec l'économie substantielle de sel, l'épandeur STRATOS s'autofinance à court terme dans l'espace d'un à deux ans tout au plus.



Contactez Alexandre Zalzal
Tél. : (514) 636-1540 poste 237
Télec. : (514) 636-4979

FÉLICITATIONS À L'ÉQUIPE DES TRAVAUX PUBLICS POUR LEUR DÉTERMINATION À RÉDUIRE LA CONSOMMATION DE SEL DE DÉGLAÇAGE ET LEUR ENGAGEMENT ENVERS L'ENVIRONNEMENT, CE QUI DEVRAIT ÊTRE L'AFFAIRE DE TOUS.

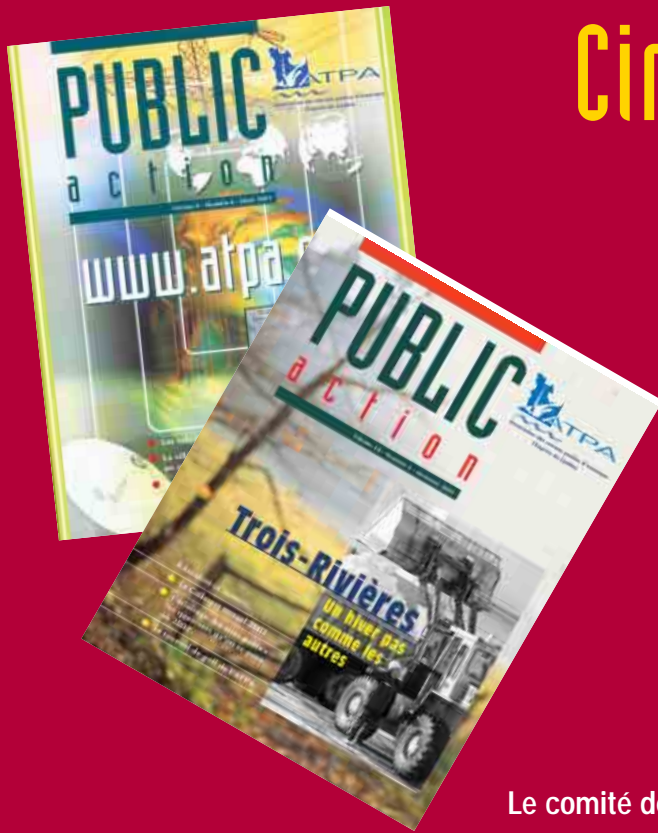


Nous apercevons de gauche à droite, Messieurs Jules Renaud, Directeur des Travaux Publics, Alexandre Zalzal, Directeur régional chez Equipement Fédéral inc. et André Aubé, Contremaître des travaux publics, Division Mécanique.

Avantage de l'épandeur STRATOS :

- Épandage précis et uniforme
- Facilité d'opération
- Boîte électronique de contrôle programmable
- Lecture de la consommation de sel et saumure, kg, litre et heure (journalier et cumulatif), distance parcourue en épandage et distance sans épandage.
- Roue suiveuse fournissant l'hydraulique nécessaire pour fonctionnement de l'épandeur.
- Épandage de tout genre d'agrégats avec un épandage constant et précis à n'importe quelle vitesse allant jusqu'à 60 km/h.
- Choix de la largeur d'épandage de 2 à 12 mètres avec une densité de 5 à 60 gr/m₂ pour le sel et 25 à 300 gr/m₂ pour le sable et gravier.
- Direction de l'épandage à gauche, au centre, ou à droite à la largeur requise par un simple bouton de la boîte de contrôle.
- Avec son système de saumure de 1 500 litres et sa chute unique de 5 zones qui permet un mouillage optimum du sel pour lui permettre de coller sur la chaussée et de déglacer rapidement.

Avec l'épandeur STRATOS et la chasse-neige WAUSAU, on peut réaliser des économies substantielles de la consommation en sel allant jusqu'à 45%.



Circulez! Circulez!

Vous lisez le PublicAction ?
Vous le trouvez intéressant ?
Ne le laissez pas dormir sur votre bureau,
sur une étagère ou dans une pile de dossiers.

Faites-le circuler au sein de votre département
des travaux publics.

Pour que tous soient informés.

Le comité des communications de l'ATPA-chapitre du Québec

BÉTON GRILLI INC.

BLOCS DE BÉTON
GRANULATS
POMPES À BÉTON
SERVICE TECHNIQUE
TRANSPORT
DÉPÔTS DE MATÉRIAUX SECS

BÉTON PRÉPARÉ

- Béton coloré
- Béton estampé
- Béton à granulats exposés
- Béton haute-performance
- Béton compacté au rouleau
- Béton autonivelant/autoplaçant
- Béton M.T.Q.
- Mélanges spéciaux selon les devis



SIÈGE SOCIAL
330, rue Joseph-Carrière
Vaudreuil-Dorion (Qc) J7V 5V5
Tél.: (450) 424-9495
Fax: (450) 424-9484
www.betongrilli.com

USINE DE VAUDREUIL-DORION
450.424.2881

USINE DE L'ORIGNAL
613.675.8881

USINE DE LACHUTE
450.562.7930

USINE DE ST-ISIDORE
613.675.8881



Invitation toute spéciale aux régions

On attend de vos nouvelles!

Le comité des communications de l'ATPA-chapitre du Québec invite tout spécialement les régions à lui faire parvenir toute nouvelle reliée aux départements de travaux publics à travers la province. Les pages du PublicAction vous sont ouvertes.

Veillez noter que la date de tombée pour le prochain numéro du PublicAction qui paraîtra au printemps est le 13 mars 2003.



Les professionnels des travaux publics vous regardent !

**En l'an 2003
je m'annonce dans Le PublicAction**

Pour rejoindre une clientèle ciblée,
le PublicAction est le véhicule idéal pour une
visibilité exceptionnelle de vos produits et services

Profitez de nos nouveaux tarifs en promotion.

Jusqu'à 25% de rabais sur notre tarification
régulière pour quatre parutions!

**Informez-vous sur nos forfaits en communiquant
avec Micheline Lalande au secrétariat de l'ATPA-
chapitre du Québec au (514) 282-3820.**