

TSX : P**Pour diffusion immédiate**

LA TECHNOLOGIE HYBRIDE DE RAILPOWER INSTALLÉE SUR UNE GRUE PORTIQUE CHEZ TERMINAL SYSTEMS INC. (TSI) PERMET DES ÉCONOMIES DE CARBURANT DE 74 %

Le 18 juin 2007, Vancouver (Colombie-Britannique) et Montréal (Québec) – TSI Terminal Systems Inc. (« TSI ») et Railpower Technologies Corp. (TSX : P) (« Railpower ») ont annoncé aujourd'hui qu'ils ont terminé les essais préliminaires du système de puissance hybride ECO Crane™ de Railpower qui a été récemment installé sur l'une des grues portiques sur pneus de 60 tonnes de TSI. Cette installation est la première d'une série de trois unités destinées à TSI. Le système de puissance hybride diesel/batterie a permis d'obtenir une économie de carburant de 74 % au cours des premiers essais en service actif, une performance jamais atteinte auparavant par des moyens alternatifs.

Les grues portiques sur pneus conventionnelles sont utilisées pour charger et décharger les conteneurs sur les camions au terminal et permettent de maximiser les ressources du terminal en raison de leur flexibilité de fonctionnement. Les grues portiques sur pneus sont des équipements mobiles propulsés par des moteurs électriques alimentés par un groupe électrogène au diesel de grande taille. La technologie mise au point par Railpower consiste à remplacer le groupe électrogène conventionnel par un groupe électrogène au diesel plus petit relié à un accumulateur acide-plomb (hybride). La grue portique hybride, sans doute le plus imposant véhicule et engin portuaire hybride sur pneus au monde, a démontré des capacités impressionnantes au cours de cette première phase d'essais.

« La solution hybride proposée par Railpower a été retenue en raison de l'importante économie de carburant qu'elle permet et de la réduction des émissions qui en résulte », a déclaré Joe Murphy, vice-président, Ingénierie et Entretien, TSI. « Nous apprécions grandement l'approche hybride parce qu'elle permet de diminuer à la fois la consommation de carburant et les émissions. »

Le taux de combustion de carburant observé au cours d'un cycle de service type était de 2,08 gallons à l'heure pour un rendement énergétique de 12 kWh/gallon, ce qui se rapproche du meilleur rendement d'un groupe électrogène en usage résidentiel ou industriel. Les groupes électrogènes conventionnels utilisés sur les grues portiques sur pneus de cette taille consomment environ 8,0 gallons à l'heure au cours d'un cycle de service actif.

Étant donné que ces grues portiques sur pneus sont en activité durant cinquante à soixante six pour cent du temps où elles sont alimentées, l'économie moyenne de carburant pour une plus longue période pourrait être encore plus substantielle. La réduction des émissions de gaz à effet de serre n'a pas encore été mesurée mais correspondra, au minimum, aux réductions de consommation de carburant.

La grue portique sur pneus hybride a été ajoutée à la flotte de TSI et est utilisée quotidiennement sur le terminal.

La technologie exclusive ECO Crane™ de Railpower, dont le brevet est en instance, s'appuie sur deux caractéristiques : la capacité d'uniformiser la puissance fournie par la principale source

d'énergie à la demande moyenne et la capacité de régénérer en moyenne 70 pour cent de l'énergie lors de la dépose des conteneurs. Cette performance est atteinte grâce à l'utilisation d'un groupe électrogène plus petit et d'un système d'accumulation d'énergie à batterie. Le système ECO Crane™ peut être employé pour remplacer les groupes électrogènes en place ou lors de la fabrication d'équipements neufs.

« La conversion des grues portiques sur pneus de TSI à une technologie hybride est une des initiatives clés pour la réduction des émissions. L'année dernière, nous étions le premier terminal à conteneurs au Canada à introduire un programme d'utilisation du biodiesel. Notre engagement vis-à-vis de l'environnement consiste à réduire encore davantage les émissions et notre impact sur l'environnement naturel, dans la mesure du possible », a indiqué Norman Stark, président et chef de la direction de TSI, qui est propriété de GCT Global Container Terminal Inc.. « Nous utilisons présentement plus de 40 grues portiques sur pneus dans nos deux terminaux des basses-terres continentales. Si le prototype confirme son succès, TSI a l'intention de conclure une entente à long terme avec Railpower pour continuer la modernisation des grues portiques sur pneus avec la technologie hybride de Railpower. »

« Ces résultats démontrent que notre technologie hybride est parfaitement adaptée aux cycles d'utilisation des grues mobiles et constituent une étape importante dans le développement de cette nouvelle gamme de produits. TSI a apporté sa grande expertise dans cette initiative, ce qui a fortement facilité nos échanges. Nous entrevoyons d'intéressants débouchés pour notre technologie hybride en raison notamment d'une augmentation des volumes de marchandises et d'une préoccupation grandissante à l'égard de l'environnement. Et de plus notre technologie permet un très bon retour sur investissement pour nos clients», a expliqué José Mathieu, le président et chef de la direction de Railpower.

À propos de TSI

Filiale en propriété exclusive de GCT Global Container Terminals Inc, TSI gère deux terminaux dans les basses-terres continentales de Vancouver en Colombie-Britannique : Vanterm et Deltaport. Ces deux terminaux manipulent près de 1,8 million EVP (équivalent vingt pieds) de fret par année. TSI verse annuellement 150 millions \$ en salaires, ce qui en fait le plus important employeur du port de Vancouver. TSI maintient des liens étroits avec les communautés où elle est présente. En complément à TSI, GCT Global Container Terminals Inc. possède des terminaux à conteneurs dans les états de New-York et du New-Jersey. Pour en savoir plus, visitez le www.tsi.bc.ca.

À propos de Railpower

Railpower (Bourse de Toronto : P), (www.railpower.com), développe, construit, commercialise et vend des systèmes de technologie spécialisés, brevetés et respectueux de l'environnement destinés au secteur des transports et dérivés. Les technologies de Railpower permettent une réduction considérable de la consommation de carburant, des coûts d'exploitation et de maintenance, ainsi que des émissions. Si la vocation première de Railpower est le secteur des transports, ses technologies possèdent un important potentiel d'application à d'autres marchés et secteurs. Le siège social de Railpower est à Montréal. Sa succursale aux États-Unis est située à Erie (Pennsylvanie).

Renseignements :

Joe Murphy

Vice-président, Ingénierie et Entretien – TSI
Tél. : 604-215-5700

Courriel : jmurphy@tsi.bc.ca

José Mathieu

Président et chef de la direction – Railpower

Tél. : 450-678-5277 poste 501

Courriel : jmathieu@railpower.com

Serge Mai

Directeur, Ingénierie d'Application – Railpower

Tél. : 450-678-5277 poste 514

Courriel : smi@railpower.com

Mise en garde sur les énoncés prospectifs

Le présent communiqué peut contenir certains énoncés qui sont de nature prospective. Dans ce document, les mots « pouvoir », « pourrait », « feront », « s'attendre à », « prévoir », « anticiper », « croire », « estimer » et d'autres expressions semblables peuvent servir à désigner des énoncés prospectifs. Ces énoncés traduisent nos opinions actuelles quant aux conditions économiques ou aux événements futurs, ce qui comprend notre situation financière et nos résultats d'exploitation prévus, nos prévisions relatives à certains gestes, plans ou stratégies futurs. Certains facteurs et hypothèses importants ont été appliqués à nos conclusions et à ces énoncés prospectifs. Par leur nature, ces énoncés traduisent les vues, les opinions et les hypothèses actuelles de la direction et sont assujettis à des risques et incertitudes, connus ou non, comprenant sans s'y limiter des retards dans le développement et la vente de certains produits, la modification des lois sur l'environnement, la capacité d'attirer et de fidéliser des partenaires commerciaux, l'accueil réservé à nos produits actuels et nouveaux, les niveaux futurs de financement gouvernemental, l'obtention et la conservation des droits de propriété sur notre technologie, la concurrence des autres technologies, la capacité d'obtenir le capital requis pour la recherche, le développement de produits, l'exploitation et le marketing, la capacité de produire un flux de trésorerie positif dans un avenir prévisible de même que les fluctuations des prix de l'énergie et du change. De nombreux facteurs peuvent faire en sorte que nos résultats réels, notre performance ou nos réalisations diffèrent de beaucoup des résultats futurs, de la performance ou des réalisations exprimés ou sous-entendus dans ces énoncés prospectifs. Si l'un ou l'autre de ces risques ou de ces incertitudes se réalisait, ou si les hypothèses sous-tendant nos projections ou les énoncés prospectifs étaient incorrectes, nos résultats réels pourraient être considérablement différents de ceux planifiés, anticipés, crus, estimés ou attendus et décrits dans le présent communiqué. Nous n'avons nullement l'intention ni n'assumons aucune obligation de mettre à jour ces énoncés prospectifs, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, de nouveaux projets, de nouveaux événements ou de toute autre circonstance.