InfraStructures

CONSTRUCTION • TRAVAUX PUBLICS • RESSOURCES NATURELLES

Volume 21 • Numéro 2 • Février 2016

Tassez-vous !

CÔTÉ
Depuis 1929 Since

Manufacturier d'équipements de déneigement et de déglaçage

19 rue Côté, Mercier, QC, J6R 2B9 - Tél.: (450) 691-2967 Fax: (450) 691-2830

w-cote.com

InfraStructures

CONSTRUCTION • TRAVAUX PUBLICS • RESSOURCES NATURELLES

Volume 21 Numéro 2
Février 2016

ÉDITEUR
Jean-François Villard
editor@infrastructures.com

COLLABORATEURS
Jacques Duval
Jean-François Aussillou
montreal@infrastructures.com

VENTE DE PUBLICITÉ
ventes@infrastructures.com

TÉLÉPHONE
514-233-1295
613-862-1295
416-795-1295

TÉLÉCOPIEUR
514-528-9932

CORRECTIONS D'ADRESSE
Faites-nous parvenir vos changements d'adresse par courriel à :
abonnements@infrastructures.com

ADRESSE POSTALE
4330, rue Saint-Hubert
Montréal (Québec) H2J 2W7

INTERNET
www.infrastructures.com
/InfraStructuresMagazine

InfraStructures est un magazine destiné aux entrepreneurs en construction, aux services de travaux publics, aux dirigeants de compagnies minières et autres utilisateurs de machinerie lourde et d'équipement spécialisé au Canada. Le coût de l'abonnement d'un an à la revue est de 50$ pour les résidents du Canada et de 75 $US ou 75€ pour les lecteurs étrangers.

L'éditeur ne pourra en aucun cas être tenu responsable de la véracité ou de l'exactitude des textes ou des annonces. Toute reproduction, même partielle, des articles publiés dans InfraStructures interdite.

DÉPÔT LÉGAL
Bibliothèque Nationale du Québec

DISTRIBUTION
Société canadienne des postes
Numéro de convention 40052183

Mot de l'éditeur

Dans ce numéro, vous trouverez des articles qui vous donneront peut-être le goût de voyager. En effet, les organisateurs et les exposants du plus gros événement de l'industrie comptent sur InfraStructures pour vous présenter en primeur les principaux produits vedettes qui seront présentés à Bauma 2016.

Cette foire, qui se déroule à tous les 3 ans à Munich, en Allemagne, est la plus importante du genre. La 31e édition se tiendra du 11 au 17 avril prochain.

En 2013, Bauma a fracassé ses propres records avec 575 000 m² de surface d'exposition, 3421 exposants et 535 065 visiteurs. Cette année les organisateurs ont agrandi la surface à 605 000 m² pour «aérer le salon» et rendre la visite plus agréable.

À tous ceux qui ne peuvent se déplacer, ne désespérez pas. Vous trouverez dans nos pages des comptes rendus sur les principales nouveautés qui feront leur apparition sur le marché au cours des prochains mois.

Je vous invite à visiter le site www.infrastructures.com. Il contient toujours quelques articles qui n'ont pas été publiés dans la version papier, ainsi que tous les articles parus dans la revue InfraStructures depuis août 1996, dans la section «archives». Vous pourrez facilement y retrouver des articles à l'aide d'un moteur de recherche intégré, ou naviguer parmi les quelque 2500 pages de contenu.

Bonne lecture!

En page couverture : à son siège social de Boppard, en Allemagne, le manufacturier BOMAG a présenté sa gamme complète d'équipement de terrassement et de travaux routiers. Les invités ont pu assister au lancement de la dernière génération de rouleaux qui ont pu être essayés sur place.

Roche, Groupe-conseil devient Norda Stelo

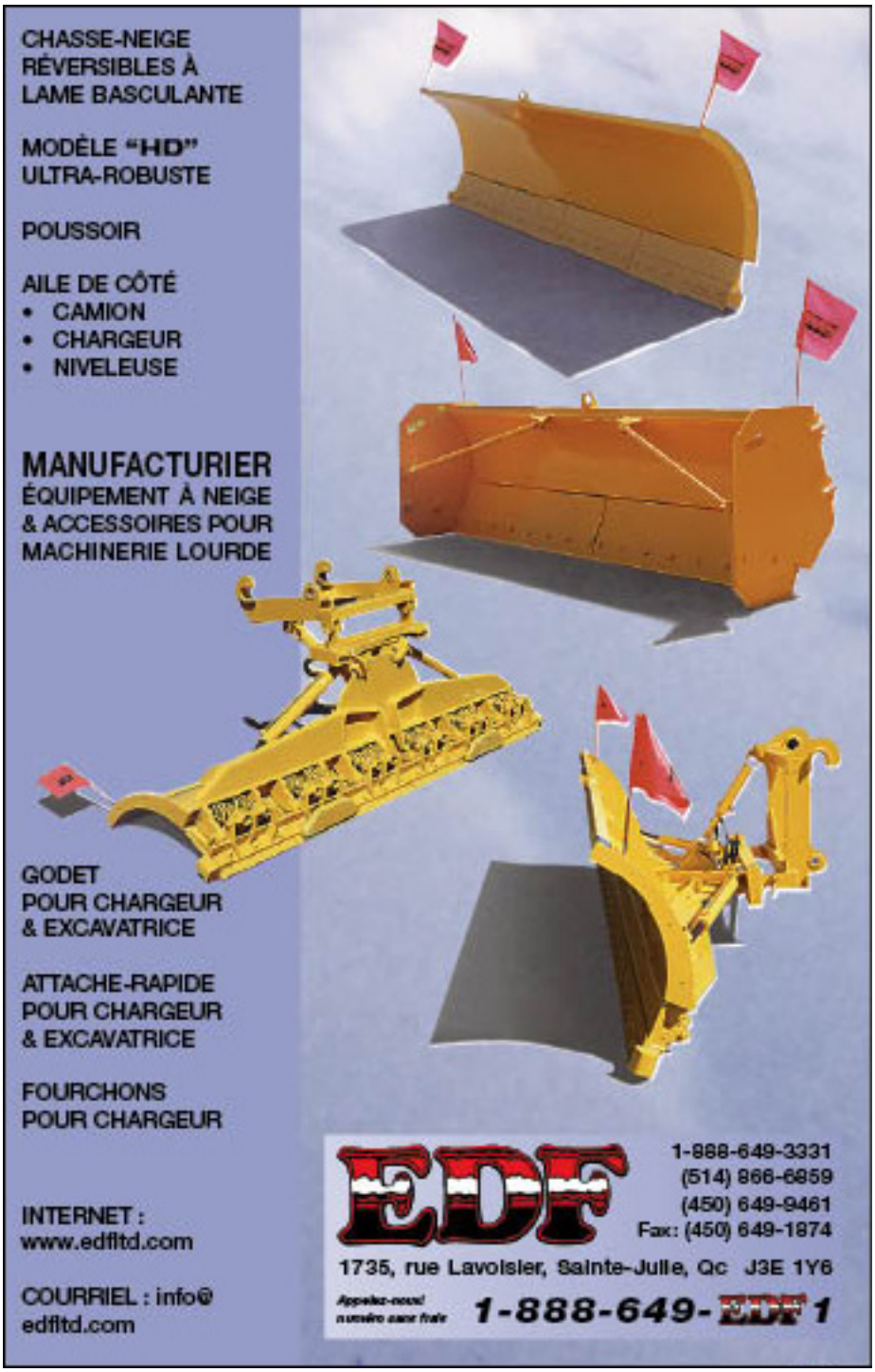
«Notre nouvelle identité reflète mieux qui nous sommes maintenant, nos nouvelles orientations, le projet commun que nous nous sommes donné pour nous projeter vers demain», explique Alex Brisson, président et chef de la direction chez Norda Stelo. «Nous nous sommes changés avant de changer de nom. Nous en étions rendus à cette étape.»

La firme de génie indépendante a été complètement remodelée depuis l'arrivée en poste d'Alex Brisson en 2013. L'entreprise a adopté un nouveau cadre de gouvernance, mis en place les meilleures pratiques d'affaires en matière d'éthique et d'intégrité, la direction a été renouvelée et la structure organisationnelle entièrement revue.

Norda Stelo signifie «Étoile du Nord» en esperanto. «Cela revêt une signification particulière auprès de nos employés puisque cela représente le moteur de notre transformation, notre plan d'affaires développé en 2013 et que communément nous appelons notre Étoile du Nord. L'Étoile du Nord est aussi un point de référence, ce que nous souhaitons être pour nos clients», ajoute monsieur Brisson.

Par ailleurs, la filiale Roche Construction est renommée Norda Stelo Construction.

Source: Norda Stelo



SNC-Lavalin se voit octroyer un projet de gestion par Infrastructure Ontario

SNC-Lavalin annonçait récemment qu'elle s'est vu confier un projet par Infrastructure Ontario pour la modernisation des bureaux du Programme ontarien de soutien aux personnes handicapées (POSPH).

L'unité d'affaires Opérations et maintenance de SNC-Lavalin sera responsable de gérer tous les consultants, les spécialistes et les entrepreneurs généraux prenant part au projet. Les travaux ont déjà commencé et devraient être terminés d'ici 2017.

Le programme, qui est dirigé par le ministère des Services sociaux et communautaires, comprendra la réfection et la modernisation de 19 bureaux du POSPH en Ontario. Les nouvelles installations seront à aire ouverte, ce qui améliorera l'accessibilité et l'expérience client.

«Nous sommes fiers de collaborer avec Infrastructure Ontario dans le cadre de ce projet d'envergure», affirme Ian Edwards, président, Infrastructures. «Notre savoir-faire reconnu et notre présence à l'échelle de la province contribueront grandement à son succès.»

Source: SNC-Lavalin

Hatch étudie les impacts de la mise en valeur du gisement de graphite du lac Guéret dans le nord du Québec

Hatch et la société Mason Graphite inc. ont conjointement déposé une étude d'impact sur l'environnement et le milieu social pour le projet d'extraction de graphite du lac Guéret, qui se trouve dans la région de Manicouagan, dans le nord-est du Québec, à environ 600 km de Baie-Comeau. L'étude a été présentée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) du Québec. Il s'agit de la première étude de ce type à être présentée à ce ministère depuis le projet Magnola, en 1998.

L'étude d'impact sur l'environnement vise à améliorer la viabilité écologique de l'aménagement tout en limitant les incidences sur le milieu naturel. Hatch a aidé Mason Graphite en organisant des consultations avec les collectivités pour comprendre les principaux enjeux sociaux et prendre ceux-ci en compte dans la définition du projet.

Le rapport d'étude comprend de nombreuses analyses techniques ainsi qu'une évaluation approfondie des effets anticipés du projet sur les milieux biophysiques et humains.

«Le processus d'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social a évolué au fil du temps. Il est passé d'une approche matricielle subjective mise sur pied par des chercheurs fondamentaux (essentiellement des biologistes et des géographes) à une approche analytique plus méthodologique et objective, difficile à intégrer dans la méthodologie employée traditionnellement pour réaliser ce type d'étude. Les professionnels de Hatch ont répondu de loin aux attentes en intégrant les données objectives à une approche matricielle subjective», indique Louis Archambault, consultant spécialiste retenu par la première nation Pessamit pour passer en revue l'étude.

Des employés du bureau de Montréal, Québec. ont travaillé sur l'étude, avec l'aide du personnel des bureaux de Mississauga, Ontario, et Denver, Colorado.

Source: Hatch Ltée

SNC-Lavalin obtient un contrat de BWXT Canada pour le nettoyage de tubes de générateurs de vapeur en Roumanie

SNC-Lavalin annonçait récemment qu'elle s'est vu octroyer un contrat de BWXT Canada Ltd. pour le nettoyage du circuit primaire des tubes des générateurs de vapeur du réacteur 1 à Cernavodă, en Roumanie, pour la Societatea Nationala Nuclearelectrica S.A.

BWXT Canada est le fabricant d'origine des générateurs de vapeur du réacteur 1 à Cernavodă et le maître d'œuvre de ce projet dans le cadre d'une entente globale sur 10 ans signée avec SNN en 2011 pour les services relatifs aux générateurs de vapeur.

SNC-Lavalin s'est bien établie dans le secteur nucléaire pour le nettoyage de générateurs de vapeur. Son système Canduclean[MC] envoie un jet d'un matériau spécial pour détacher et retirer les dépôts qui se sont formés à l'intérieur des générateurs de vapeur, et prévient la contamination des zones adjacentes. Le nettoyage du circuit primaire peut être effectué parallèlement sur de multiples générateurs, ce qui permet de nettoyer jusqu'à 4 tubes simultanément. L'équipement Canduclean est modulaire et peut être adapté à l'aménagement de n'importe quelle centrale.

«Notre expertise dans l'entretien de l'équipement pour les centrales nucléaires Candu[MD] est inégalée, a affirmé Preston Swafford, chef des opérations nucléaires et vice-président directeur, Énergie nucléaire, SNC-Lavalin. Grâce à notre expérience dans l'entretien et la maintenance de centrales et d'équipement nucléaires, nous pouvons aider les services publics à maintenir des facteurs de capacité élevée et à fournir une énergie

propre et fiable à la population roumaine. Il s'agit de notre plus récent contrat de nettoyage de générateurs de vapeur, un secteur où nous connaissons du succès. Au cours des 10 dernières années, nous avons mené à bien des projets semblables pour 7 réacteurs.»

L'un des principaux réacteurs fonctionnels en Europe, le réacteur Candu 6 de Cernavodă 1 est en fonction en Roumanie depuis 1996. Le nettoyage des tubes de générateurs de vapeur sera effectué en 2016.

La Societatea Nationala Nuclearelectrica S.A. est la société roumaine spécialisée dans la production d'énergie nucléaire; elle répond à environ 20% des besoins en énergie de la Roumanie. La société détient et exploite la seule centrale nucléaire du pays, qui est située à Cernavodă et compte 2 réacteurs Candu 6 d'une capacité installée de 706 MWh chacun. De plus, la société détient la centrale à combustible nucléaire Pitesti, une filiale qui produit les grappes de combustible nucléaire nécessaires à l'exploitation de la centrale nucléaire Cernavodă.

Source: SNC-Lavalin

Premier Tech partenaire des études gradées en ingénierie au Bas-Saint-Laurent

C'est avec plaisir que Premier Tech a annoncé la mise sur pied d'un programme de bourses sur une période de 5 ans pour les étudiants au doctorat, d'une valeur totale de 150 000 $, à l'occasion du lancement du nouveau programme de doctorat en ingénierie de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR).

Désireuse de soutenir des projets porteurs d'innovation dans le domaine de l'emballage industriel flexible et rigide pour son Groupe Équipements Industriels, Premier Tech octroiera à 5 étudiants gradués inscrits au nouveau programme une bourse annuelle de 10 000 $ pour une période de 3 ans. Cette démarche s'inscrit dans la continuité des efforts déployés par l'entreprise afin de promouvoir le développement de l'écosystème de l'innovation dans la région du Bas-Saint-Laurent.

L'innovation est au cœur des activités de Premier Tech depuis plus de 30 ans et a par le fait même grandement influencé sa croissance de même que son positionnement international actuel. «Les entreprises et les institutions de recherche occupent des niches complémentaires et sont toutes deux essentielles à l'écosystème de l'innovation. Les institutions développent de la connaissance et génèrent des compétences par le biais de leurs étudiants de premier, deuxième et troisième cycles. De leur côté, les entreprises développent des produits qui doivent se vendre et génèrent des emplois assurant la croissance de nos régions. Pour que ce système fonctionne, il faut que les deux parties investissent dans des infrastructures et des équipes orientées sur l'innovation et, surtout, apprennent à coopérer l'une avec l'autre. Dans cette optique, il s'avère fondamental pour Premier Tech d'encourager concrètement l'interaction entre les composantes industrielle et institutionnelle de l'innovation», a expliqué Pierre Talbot, vice-président principal Innovation chez Premier Tech.

Source: Premier Tech

SOUDAINEMENT, LES AUTRES GARANTIES DE CARBURANT ONT CETTE MINE.

Voici Fuel Advantage de John Deere WorkSight.™ Comme d'autres fabricants, nous vous remboursons si votre machine n'atteint pas une cible de consommation de carburant. Mais c'est ici que d'autres programmes tombent en panne sèche.

- Nos cibles de consommation de carburant sont 10 % inférieures à celles de Cat®.*
- Nous vous fournissons des rapports trimestriels avec des suggestions pour l'amélioration.
- Recevez une carte-carburant de 100 $ valable chez les détaillants participants quand vous discutez de votre premier rapport trimestriel avec votre concessionnaire de Construction et Foresterie

Voilà une garantie de carburant qui va plus loin. Pour les détails, voyez votre concessionnaire John Deere ou visitez notre site Web.

JOHN DEERE

* Comparé aux niveaux de garantie du programme de garantie de carburant Cat® en date du 2 novembre 2015. Cat® est une marque déposée de Caterpillar. Le programme Fuel Advantage de John Deere WorkSight est offert jusqu'au 31 août 2016.

JohnDeere.com/FuelAdvantage

Centrale de la Romaine-1 : un jalon important est franchi

Hydro-Québec est heureuse d'annoncer la mise en exploitation du deuxième groupe turbine-alternateur de la centrale de la Romaine-1. La centrale a commencé à produire ses premiers mégawatts le 25 novembre dernier avec la mise en service du premier groupe turbine-alternateur, suivi du deuxième groupe le dimanche 13 décembre.

Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, ministre responsable du Plan Nord et ministre responsable de la région de la Côte-Nord, Pierre Arcand, a fait valoir l'importance de ce projet pour le Québec et la région : «Avec la mise en service du deuxième groupe, 135 MW s'ajoutent à la capacité de production d'Hydro-Québec. Le projet a engendré des retombées économiques importantes depuis le début des travaux. Je me réjouis de constater que près de 800 millions $ ont été accordés en contrats à des entreprises de la région de la Côte-Nord.»

Lancé en avril 2012, le chantier de la Romaine-1 a été l'objet d'une première mondiale avec le montage du premier groupe turbine-alternateur en moins de 12 mois. De plus, la construction de l'ensemble des ouvrages a été complétée 8 mois d'avance sur l'échéancier.

«La mise en service du deuxième groupe arrive à point nommé pour Hydro-Québec. Au cours des prochaines semaines, la centrale sera mise à l'épreuve alors qu'elle sera sollicitée pour répondre à la demande québécoise lors des périodes de pointe hivernales», a précisé Éric Martel, président-directeur général d'Hydro-Québec.

Rappelons que la première centrale du complexe, Romaine-2, laquelle a une puissance installée de 640 MW, a été mise en service à la fin de 2014. Les prochaines mises en service sont prévues respectivement en 2017 et en 2020 pour les centrales de la Romaine-3 et de la Romaine-4. À terme, Hydro-Québec disposera d'une puissance installée additionnelle de 1550 MW.

Source: Hydro-Québec

Formations de conducteur et techniques à l'Académie SENNEBOGEN

L'Académie SENNEBOGEN, qui a ouvert ses portes au début de l'année 2015, offre les meilleures conditions pour la formation et le perfectionnement. Ses installations modernes accueillent des offres adaptées aux groupes cibles et des séances de formation théorique et pratique. Outre la formation de ses propres collaborateurs et de ses partenaires de service, la formation des clients finaux et des conducteurs y ont également une place prépondérante.

SENNEBOGEN sait bien que l'efficacité d'une machine est subordonnée à la compétence de son conducteur, c'est pourquoi l'entreprise accorde une grande importance à la formation des utilisateurs et des conducteurs. L'équipe motivée de formation des utilisateurs enseigne la maîtrise des machines et de gestes simples de maintenance, ainsi que des conseils importants pour une utilisation sans incidents des grues et machines de manutention SENNEBOGEN. La formation théorique et pratique de plusieurs jours est toujours adaptée sur mesure aux besoins des participants. Qu'il s'agisse de

se familiariser avec une nouvelle machine, de former de nouveaux collaborateurs sur la maintenance de la machine, ou d'approfondir des connaissances techniques, le programme de l'Académie SENNEBOGEN a la réponse à tous les besoins.

L'Académie SENNEBOGEN propose également un séminaire de 2 jours pour le permis de conduite pour machines de manutention et grues. Les participants à cette formation acquièrent les connaissances techniques et les qualifications nécessaires pour conduire les machines et passer le permis de conduire d'engins de terrassement. La formation comprend la conduite sur un parcours d'adresse ainsi que la sécurité du positionnement des charges en mode chargement. La formation est menée selon les principes du règlement sur la sécurité de fonctionnement BetrSichV, des règles techniques pour la sécurité de fonctionnement TRBS 2111, de la couverture juridique des risques d'accident DGUV stipulation 1, DGUV 309-003 et DGUV 100-500.

Après avoir passé un examen théorique et pratique à la fin de la formation, les participants obtiennent un permis de conduire et le statut de «personne formée».

Le terrain de démonstration permet en outre de tester les machines pour une multitude d'applications dans des conditions proches de la réalité. Une zone portuaire avec silo et un dénivelé de 8,0 m ainsi qu'un parcours de conduite sont dispo-

Nouvelle image pour le Wirtgen Group

Le Wirtgen Group poursuit sa croissance et renforce sa gamme de produits dans le but de satisfaire ses clients. Le groupe d'entreprises profite du plus grand salon mondial de machines de construction pour faire sa première apparition avec Benninghoven.

À l'occasion du salon Bauma 2016, le groupe d'entreprises regroupant les marques Wirtgen, Vögele, Hamm, Kleemann et Benninghoven dévoilera sa nouvelle identité visuelle. Afin de souligner de façon visuelle les synergies et l'esprit d'équipe qui caractérisent tant les différentes marques du groupe, le Wirtgen Group a décidé de remodeler son image en la rendant à la fois plus actuelle et plus homogène. La nouvelle identité visuelle, qui entend symboliser la puissance du groupe d'entreprises riche d'une expérience de longue date, exprime surtout une idée essentielle : l'orientation commune vers les besoins du client.

Source: Wirtgen Group

FS.1011

nibles à cet effet. Le parc à ferrailles avec environ 150 t de ferraille d'acier permet de tester sous toutes les coutures tous les modèles de machines de manutention ainsi que leurs accessoires. D'autres scénarios de manutention et d'applications pour grues peuvent être réalisés en toute sécurité et transparence sur un terrain de 24 000 m². Des thèmes tels que *comment conduire de façon à économiser le carburant, comment utiliser la machine de façon à la ménager* ou *une utilisation efficace des ressources* peuvent être démontrés de façon vérifiable. Enfin, l'Académie et le terrain de démonstration offrent également des possibilités de valorisation de la marque et de renforcement de la visibilité en tant que plate-forme permettant de «vivre» les machines SENNEBOGEN.

Source: SENNEBOGEN Maschinenfabrik GmbH FM.712

Séminaire technique

DETROIT

COMMENT CHOISIR LES COMPOSANTES DE ROUAGES D'ENTRAÎNEMENT

Dans le cadre de son calendrier annuel d'activités, le CTCQ vous invite à assister à la présentation technique de Luc Leblanc, Support aux Ventes de Composantes – Canada Est de Detroit™ qui portera sur les DERNIÈRES APPROCHES EN MATIÈRE DE SÉLECTION DES COMPOSANTES DE ROUAGES D'ENTRAÎNEMENT.

Divers sujets y seront abordés :

- Les particularités des nouveaux moteurs Detroit™ DD GHG17
- La transmission Detroit™ DT12
- Couple ou Puissance? («Torque» ou «HP»?)
- Les critères de sélection du rapport final
- Bref aperçu des principaux axes critiques à l'économie de carburant

Le 8 mars 2016
17h00

Centre des Congrès Renaissance, Montréal
7550, boul. Henri-Bourassa Est
Montréal, QC H1E 1P2

CTCQ
COMITÉ TECHNIQUE DE CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Vous êtes lié de près à une Flotte de Véhicules Lourds : Gestion, entretien, achats, normalisation, formation, recommandation...
Ce Séminaire Technique est pour vous!
S'adresse aux Membres du Comité Technique de Camionnage du Québec (C.T.C.Q.)
et aux Non-membres sous certaines conditions.

Le Bell B60E, l'alternative aux tombereaux rigides par tous les temps

Le salon Bauma 2016 constitue la première occasion pour Bell Equipment de présenter son tombereau de 60 t hors d'Afrique. Le prototype B60E, capable de déplacer d'importants volumes de matériaux indépendamment des conditions météorologiques, permet au constructeur sud-africain de se positionner aux avant-postes du transport tout terrain en proposant une solution totalement exclusive sur un segment de marché qui restait jusqu'alors l'apanage des tombereaux rigides.

Le B60D – première génération du tombereau de 60 t de Bell – a été lancé sous la forme d'un concept lors de Bauma Africa en 2013. Il a fait basculer le monde des tombereaux articulés dans une nouvelle dimension en termes de design et d'innovation. Depuis lors, il opère avec succès sur différents sites africains où il a gagné en popularité du fait de son adaptabilité à toutes les conditions météorologiques.

Le B60E sera animé par la dernière génération du moteur Mercedes-Benz optimisée pour une utilisation hors-route par MTU. «Ainsi, Bell est en mesure d'étendre son rayonnement géographique et de distribuer son B60E pour la toute première fois dans des pays réglementés», explique Tristan du Pisanie, directeur du marketing produit chez Bell Equipment.

Le B60E s'apparente à un tombereau rigide de 60 t de par son design et ses dimensions. Autrement dit, ces tombereaux Bell peuvent tout à fait être utilisés aux côtés de tombereaux rigides afin de garantir aux gestionnaires de flotte une plus grande flexibilité.

Outre les marchés africains de Bell Equipment, des versions de présérie du B60E seront également mises en service en Europe et en Amérique du Nord avant son lancement en production et sa commercialisation prévus pour début 2017.

Source: Bell Equipment B5.148

Certains articles sont accompagnés de séquences vidéo que vous pouvez visionner sur **www.infrastructures.com**
Surveillez le logo

Liebherr fabrique un bouteur dans la catégorie des 70 t

Lors de l'exposition Bauma 2016 qui se tiendra à Munich du 11 au 17 avril prochain, Liebherr présentera le bouteur PR 776 Litronic destiné à des applications difficiles dans le secteur minier et en carrière.

Liebherr lance pour la première fois sur le marché un bouteur de la catégorie des 70 t, le PR 776. Il rejoindra la gamme des bouteurs Liebherr qui comptera 7 modèles avec des poids en ordre de marche de 17 à 70 t. Que ce soit pour les lourds travaux de ripage, le transport des matériaux ou le nivellement fin : Liebherr propose des engins performants destinés aux différents domaines d'application.

Vue de l'usine Liebherr-Werk Telfs GmbH en Autriche où sera assemblé le bouteur PR 776 Litronic

L'entrée dans la nouvelle catégorie apporte quelques nouveaux développements. Cependant, Liebherr intègre aussi les particularités de la génération 6 des bouteurs qui ont déjà fait leurs preuves dans la pratique. On peut citer par exemple l'adaptation proactive de la puissance, la stratégie de maintenance ou le poste de conduite moderne.

Les principaux composants du nouveau bouteur sont de conception Liebherr, comme tous les bouteurs de la génération 6. Ceux-ci ont été conçus afin d'être parfaitement adaptés aux exigences de cette gamme de machines. À cet égard, Liebherr peut s'appuyer sur plus de 50 ans d'expérience en matière de développement de bouteurs.

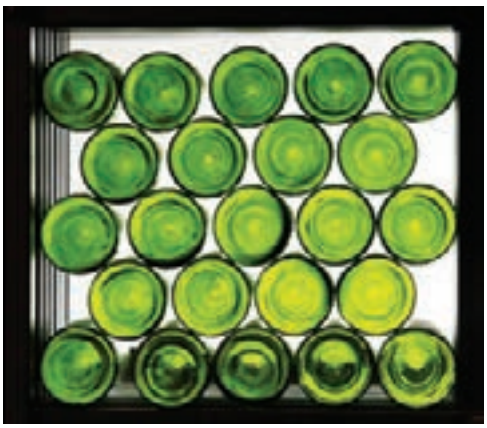
Source: Liebherr-Werk Telfs GmbH
Liebherr-International Deutschland GmbH

Bauma 2016 A4.213 /B0.210A
FM.809/810/813

Du verre recyclé pour améliorer nos routes : une idée qui fait du chemin!

L'École de technologie supérieure (ÉTS), la Ville de Montréal, la Société des alcools du Québec (SAQ), Éco Entreprises Québec (ÉEQ) et RECYC-QUÉBEC ont dévoilé le 30 novembre dernier les détails d'un partenariat de taille concernant la recherche d'applications innovantes intégrant du verre recyclé dans nos routes.

Cet engagement commun offrira à l'ÉTS des fonds atteignant 450 000 $ sur trois ans permettant de réaliser des études et des tests en laboratoires dans le domaine des infrastructures routières. À cette somme s'ajoutent 220 000 $ provenant du programme de stages, Mitacs-Accélération. La recherche vise à développer des matériaux plus durables et respectueux de l'environnement, tout en offrant une nouvelle vie à tous les contenants de verre placés dans le bac de récupération par les Québécois. Des planches d'essai offertes par la Ville de Montréal permettront d'évaluer la performance des enrobés bitumineux intégrant du verre récupéré.



Le ministère du Transport souhaite collaborer au projet

«Le projet conjoint de l'ÉTS, de la SAQ, de la Ville de Montréal, de ÉEQ et de RECYC-QUÉBEC est une initiative qui démontre l'expertise québécoise en matière de lutte aux changements climatiques. L'intégration du verre dans les processus de fabrication de nos routes est une solution concrète dans le cadre de la réduction des GES et de l'adaptation et de l'impact aux changements climatiques en transports. C'est pour cette raison que j'appuie ce projet innovant et distinctif pour le Québec. Nous sommes fiers de soutenir l'innovation verte en transports», a déclaré le ministre des Transports et ministre responsable de la région de Montréal, Robert Poëti.

Une solution durable pour de meilleures routes et moins de GES

«À l'ÉTS, nous faisons du génie pour l'industrie : plus de 60% de nos fonds de recherche proviennent de partenariats avec des organisations publiques, privées ou sans but lucratif, ce qui est plutôt rare dans le milieu universitaire. Ce projet s'inscrit dans cette continuité, et nous sommes d'autant plus fiers d'y participer qu'il proposera des solutions concrètes à un certain nombre de défis environnementaux, économiques et sociaux», a déclaré Pierre Dumouchel, directeur général de l'ÉTS.

Dans le cadre de ce projet, Michel Vaillancourt ainsi que ses collaborateurs, Alan Carter et Daniel Perraton, tous professeurs de l'ÉTS, chercheront à comprendre les impacts du verre post-consommation sur les performances des enrobés bitumineux et sur les matériaux que l'on retrouve dans la fondation des chaussées.

L'équipe de recherche s'attend à ce que l'intégration du verre dans les enrobés bitumineux puisse notamment améliorer leur drainabilité, ainsi que leur pouvoir isolant, ce qui pourrait en prolonger la durée de vie. De plus, au terme de la recherche, l'ÉTS prévoit que l'intégration du verre permette de réduire les gaz à effet de serre (GES) générés lors de la fabrication de l'asphalte. Voilà quelques-uns des éléments qui sont étudiés à l'heure actuelle par l'équipe de recherche de l'ÉTS.

Une vision commune pour des infrastructures routières plus vertes

«La Ville de Montréal est heureuse de s'associer à l'ÉTS afin de participer à ce projet de recherche appliquée intégrant du verre recyclé. L'utilisation de matières post-consommation pour en faire des matériaux de construction plus performants et respectueux de l'environnement est une préoccupation constante pour notre administration. La lutte contre les changements climatiques et les gaz à effet de serre revêt de multiples visages et les nouveaux matériaux fabriqués à partir de verre recyclé en sont un très prometteur. Nous sommes fiers d'offrir un soutien financier et des planches d'essai permettant de tester ces nouveaux matériaux», a déclaré Lionel Perez, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal responsable des infrastructures, de la Commission des services électriques de Montréal, de la gouvernance, de la démocratie et des relations gouvernementales.

«Nous sommes heureux d'encourager le génie québécois et de participer à trouver des solutions locales pour tout le verre mis en circulation au Québec. Nous avons beaucoup d'espoir en ce nouveau projet de recherche qui pourrait être une autre solution écologique pour tout le verre récupéré, en plus d'améliorer la qualité des routes québécoises», souligne Alain Brunet, président et chef de la direction de la SAQ. «Ensemble, nous avons la vision, la volonté et surtout, nous avons le génie! C'est en travaillant de concert avec des partenaires comme l'ÉTS, ÉEQ, la

InfraStructures

rejoint plus d'utilisateurs de machinerie lourde et d'équipement spécialisé que toute autre revue au Canada.

La trousse média est disponible sur le site web www.infrastructures.com

Ville de Montréal et RECYC-QUÉBEC que nous arrivons à innover et à trouver des solutions durables.»

«Chez ÉEQ, nous souhaitons travailler de concert avec tous les acteurs de cette grande chaîne de valeur qu'est la collecte sélective afin d'assurer le bon fonctionnement de celle-ci, et d'encourager le développement d'innovations intégrant des matières recyclées», a indiqué Denis Brisebois, président du conseil d'administration de ÉEQ. Véritable transport en commun des matières recyclables, la collecte sélective récupère plus de 77% des 192 000 t de contenants de verre générés annuellement par les Québécois. C'est pourquoi nous sommes ravis d'apporter notre appui à ce projet de recherche qui vise à donner une nouvelle vie au verre récupéré par les citoyens à l'aide de leur bac.»

«Ce partenariat s'inscrit en ligne droite avec nos objectifs. RECYC-QUÉBEC cherche notamment à prioriser la mise en place de solutions innovantes dans la chaîne de valeurs des matières résiduelles et à appuyer l'industrie dans le développement des marchés. Nous sommes fiers de soutenir les projets d'innovation qui visent à la fois à améliorer l'état des connaissances et à favoriser la création de débouchés durables pour le verre issu de la collecte sélective. Le recyclage du verre est un aspect primordial dans notre lutte contre les changements climatiques et l'épuisement des ressources non-renouvelables», a ajouté le président-directeur général de RECYC-QUÉBEC, Dany Michaud.

L'ÉTS prévoit réaliser des planches d'essai à Montréal en 2017. Des informations à ce sujet seront divulguées au cours des prochains mois, selon l'avancement des travaux.

Source: École de technologie supérieure

AMMANN

Une entreprise familiale innovatrice
Ammann est un fournisseur leader de postes d'enrobage, de machines et de prestations de service pour l'industrie de la construction, les infrastructures routières et les travaux publics étant son cœur de métier. Nos forces sont constituées par les obligations relationnelles d'une entreprise familiale opérant sur le long terme et par son fort ancrage international. Depuis 1869, nos innombrables innovations et nos solutions fiables et concurrentielles constituent la référence dans l'industrie de la construction des routes.

Pour plus d'informations sur les compacteurs, les finisseurs, les centrales d'enrobage et les centrales à béton, veuillez contacter votre revendeur Ammann local.

Alberta – Williamson Equipment Ltd.
Tel 780-450-0075, gwill@williamsonequipment.com
British Columbia – Western Equipment
Tel 800-663-7213, www.westernequipment.com
Manitoba – CUBEX Ltd. Tel 204-235-0006, ammannsales@cubexltd.com
New Brunswick – Maritime Case Ltd.
Tel 506-455-3380, chase.mcgrath@maritimecase.ca
Newfoundland – Madsen Construction Equipment
Tel 709-747-7661, info@madsenconstructionequipment.ca
Ontario – Construction Equipment Solutions
Tel 905-420-2262, cesales@hotmail.com
Ontario – McDowell Equipment Tel 705-966-8190, www.bmcdowell.com
Quebec – Équipements FDS Inc. Tel 800-361-3265, www.equipementsfds.com
Saskatchewan – Bobcat of Regina
Tel 306-347-7600, b.macfarlane@bobcatofregina.com

Modification d'enrobés bitumineux avec de la poudrette de caoutchouc

Jean-Patrick Boussange, étudiant maîtrise
Alan Carter, professeur
Michel Vaillancourt, professeur
École de technologie supérieure
collaboration spéciale

cet article a également été publié dans le magazine Via Bitume vol.10 no.2

Dans le monde, les routes sont réalisées principalement à l'aide de matériaux bitumineux pour les propriétés viscoélastiques qu'ils possèdent. Ces matériaux sont la plupart du temps constitués de bitume, de granulats et de filler. Le bitume est le constituant le plus dispendieux et son coût augmente d'année en année. Par exemple, le coût du bitume de PG 58-28 a triplé en 9 ans : il est passé de 245$ en 2005 à 740$ en 2014. Les entreprises cherchent donc un moyen de réduire le pourcentage de bitume dans la formulation.

En parallèle, le problème du recyclage des pneus existe depuis de nombreuses années. En 2003 par exemple, 290 millions de pneus usés ont été jetés aux États-Unis, et ce nombre ne cesse d'augmenter. Ceux-ci sont entreposés, légalement ou non, dans des terrains et occupent souvent une place précieuse. Afin de les recycler, certaines entreprises ont mis en place des procédés de fabrication de poudrette de caoutchouc recyclé.

Face à ces deux problèmes, les chercheurs ont pensé à introduire la poudrette de caoutchouc recyclé dans les enrobés. Ce processus permet à la fois d'améliorer certaines propriétés de l'enrobé bitumineux tout en diminuant le pourcentage de bitume nécessaire. L'ajout de poudrette de caoutchouc recyclé permet de réaliser des économies de bitume pour les entrepreneurs d'une part et de diminuer l'impact sur l'environnement d'autre part en abaissant la quantité de bitume utilisée et en mettant fin au problème du recyclage des pneus. En 2003, 80% des pneus usés ont été réutilisés dans des industries parallèles comme la construction, les carburants ou encore les enrobés.

Afin de mesurer l'impact de l'incorporation de la poudrette de caoutchouc dans un enrobé bitumineux, plusieurs essais ont été réalisés. Dans un premier temps, une formulation complète d'un enrobé ESG-10 conventionnel a été fait puis, dans un second temps, plusieurs essais expérimentaux tirés dans la méthode LC, sur des enrobés modifiés par l'ajout de poudrette de caoutchouc recyclé ont été réalisés. Trois enrobés ESG-10 contenant trois pourcentages différents de poudrette de caoutchouc ont été mis au point.

L'objectif principal de ce projet de recherche est de concevoir un enrobé ESG-10 modifié avec la poudrette de caoutchouc recyclé tecROAD® incorporée directement aux granulats du mélange («dry process») tout en optimisant le pourcentage de bitume de façon à améliorer les propriétés de ce nouvel enrobé. En fait, tecROAD® contient environ 35% de caoutchouc recyclé, et ce produit a été utilisé avec succès en Europe pour modifier les bitumes en l'ajoutant simplement comme un granulat dans la fabrication des enrobés.

La poudrette de caoutchouc tecROAD® est constituée de particules de caoutchouc recyclé obtenues par broyage cryogénique et possède une granulométrie comprise entre 0 et 5 mm. Le détail de la granulométrie déterminée par la méthode LC 26-007 *Analyse granulométrique des granulats d'extraction* préconisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) est montré dans le Tableau 1.

Tableau 1 • Granulométrie de la poudrette de caoutchouc

Tamis	Passant
2,5 mm	99%
1,25 mm	92%
630 µm	75%
315 µm	43%
160 µm	17%
80 µm	6%
<80 µm	2%

La granulométrie des différents ESG-10 confectionnés est demeurée constante, peu importe la quantité de poudrette de caoutchouc ajoutée. La quantité de poudrette à incorporer au mélange a été sélectionnée à partir des instructions fournies par le fournisseur de la poudrette de caoutchouc, UTR. Ensuite, un ESG-10 sans poudrette a été confectionné à la presse à cisaillement giratoire. Lors de l'ajout de poudrette dans les mélanges, il a été nécessaire de changer l'apport de bitume neuf afin de respecter les teneurs en vides à la PCG. Les quantités de bitume et de poudrette utilisées sont montrées au Tableau 2.

Tableau 2 • Bitume et poudrette utilisés dans les ESG-10

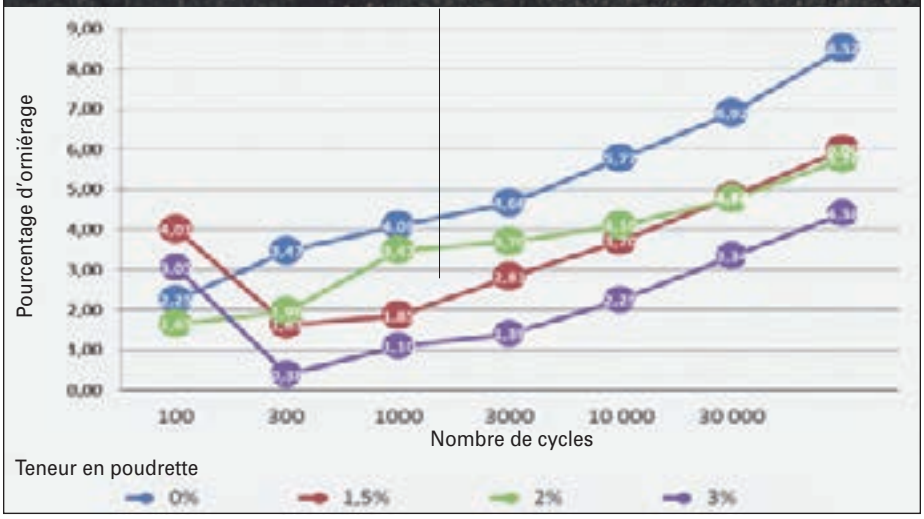
Mélange	1	2	3	4
% de bitume	4,80	4,20	4,00	3,70
% de poudrette	0,0	1,5	2,0	3,0

Différents essais ont été effectués avec ces enrobés, dont des essais à l'orniéreur. Les résultats moyens des essais à l'orniéreur LPC sont illustrés à la figure 1. Comme le montre cette figure, la totalité des mélanges respecte le critère à l'orniérage.

De plus, la figure suivante montre que les enrobés avec poudrette ont un meilleur comportement à l'orniérage que l'enrobé de référence. Ceci est probablement dû à l'ajout de la poudrette, et à la quantité de bitume qui est plus faible dans ces mélanges.

Des essais de mesure du module complexe ont été effectués en tensioncompression uniaxiale, et les résultats, obtenus avec le modèle rhéologique 2S2P1D, sont présentés sous forme de courbes maîtresses à 30°C. L'ajout de poudrette fait diminuer le module des enrobés à haute fréquence ou basse température, ce qui est un avantage, car cela peut favoriser une moins grande susceptibilité à la fissuration thermique. Aussi, on peut remarquer que les modules sont plus élevés à basse fréquence, ou haute température. Ceci est également avantageux, car l'augmentation de la rigidité à température élevée donne habituellement une plus grande résistance aux déformations permanentes.

Figure 1 • Résultats à l'orniéreur selon la teneur en poudrette de caoutchouc



Les résultats de cette étude montrent bien qu'il peut y avoir des avantages à l'ajout de poudrette de caoutchouc dans les enrobés.

La prochaine étape de l'étude consistera à faire des enrobés avec la poudrette de caoutchouc pour différents grades de bitume afin de voir l'interaction entre les bitumes et la poudrette. Il serait aussi intéressant de faire de nouveaux essais pour confirmer la teneur optimale en poudrette à ajouter, ainsi que la teneur en bitume optimale qui y est rattachée.

Les auteurs tiennent à remercier MITACS ainsi que Universal Tire Recycling (UTR) pour leur contribution financière à ce projet.

Nouveaux godets concasseurs BC Atlas Copco

À l'occasion de Bauma 2016, Atlas Copco présentera sa nouvelle génération de godets concasseurs BC offrant un rendement jusqu'à 80% supérieur à celui des modèles précédents. Conçus pour des engins porteurs de 22 à 38 t, ils existent en 2 versions : BC 2500 et BC 3700.

Les godets concasseurs représentent un choix judicieux pour la démolition, le recyclage et la construction routière, où ils remplacent souvent un concasseur à mâchoires mobile. Capables de concasser jusqu'à 110 t/h, ils offrent également un niveau élevé de flexibilité en termes de portée opérationnelle, en fonction de la mobilité de l'engin porteur.

Tous les types de matériaux inertes, dont l'asphalte, la pierre et les débris de béton, les matériaux extraits des mines et des carrières, peuvent être concassés et réutilisés sur le site à l'aide d'un godet concasseur. Le matériau broyé peut être directement réutilisé ou vendu à des tiers. Cela requiert un équipement mécanique réduit, moins de frais de transport et de mise en décharge et un seul et unique opérateur manipulant à la fois l'accessoire de démolition et le godet concasseur.

Source: Atlas Copco

Atlas Copco MCT GmbH FS 1108

Réalisation «à la chaîne» du parapet d'un pont

Construire encore 1,5 km de parapet in extremis juste avant la fin de la saison des travaux? Aucun problème pour l'entreprise exécutante Sangamo Construction Company. Avec la machine à coffrage glissant SP 15i de Wirtgen équipée du système de guidage 3D «AutoPilot», la pose de profils monolithiques sans fil de guidage est à la fois rapide et rentable.

L'installation de chantier dans les règles de l'art garantit des résultats de mesure de haute précision. La station de référence fait partie intégrante de l'AutoPilot, système de guidage 3D sans fil de guidage de Wirtgen.

Établie à Springfield, Illinois, l'entreprise Sangamo Construction avait déjà réalisé de nombreux ponts, parapet compris : 5 ponts dans le centre de l'Illinois d'une longueur totale d'environ 850 m, et 700 m supplémentaires dans la partie sud de l'État. Dimensions du parapet : 1 m de hauteur, épaisseur de base de 48 cm s'affinant vers le haut pour atteindre environ 27 cm, face arrière droite. Rien que pour les 4 parapets de 150 m de longueur sur les ponts jumeaux de l'Interstate Highway 55 près de la petite ville de Lincoln, pas moins de 260 m^3 de béton ont été mis en œuvre.

La polyvalence de la SP 15i, un critère décisif

La pose a été confiée à la machine à coffrage glissant SP 15i de Wirtgen dotée du système AutoPilot, que Sangamo avait achetée chez Wirtgen America, société de vente et de service nord-américaine du Wirtgen Group, de même qu'un moule pour parapet et un moule supplémentaire pour bordures-caniveaux. «Cela fait longtemps que nous travaillons dans le domaine de la pose de béton, et nous avons acquis une grande expérience en la matière, en particulier dans la construction de ponts», explique John Jilg, responsable de projets chez Sangamo Construction Company. Auparavant, une petite équipe s'occupait des travaux de réalisation de trottoirs, de bordures et de caniveaux. Et puis, Sangamo a conclu un contrat assurant à l'entreprise un grand nombre de petits travaux de réfection dans l'agglomération. «Lorsqu'il a été clair que nous allions devoir effectuer ces missions en plus de la construction de ponts, sur lesquels nous avons toujours besoin de glissières ou de barrières de sécurité en béton pour la réalisation des parapets, nous avons décidé d'acheter une machine à coffrage glissant», poursuit monsieur Jilg.

Si le choix s'est porté sur le plus petit modèle de la flotte de machines à coffrage glissant de Wirtgen, c'est principalement en raison de la grande diversité d'applications de pose en déporté (offset) qu'offre la SP 15i. «Les 3 trains à chenilles et la possibilité de monter les moules des 2 côtés apportent d'énormes avantages», explique le responsable projets pour justifier son achat. Pour les travaux sur les routes étroites et souvent bordées de véhicules en stationnement, un plus grand modèle monté sur 4 trains à chenilles serait inapproprié, selon lui, car la circulation s'en trouverait trop perturbée. La SP 15i, quant à elle, offre à Sangamo un maximum de flexibilité. «Nous avons utilisé la machine à coffrage glissant à Springfield pour réaliser des bordures et des caniveaux, mais nous pouvons également l'utiliser pour construire des parapets jusqu'à 1 m de hauteur», ajoute John Jilg.

La technologie de pose Wirtgen sans fil de guidage, autre critère décisif

La possibilité de poser le béton sans fil de guidage a été un autre point décisif dans la décision d'achat. Développé en interne, l'AutoPilot de Wirtgen est un

Équipée de moules spéciaux pour garde-corps, la machine à coffrage glissant de Wirtgen pose un profil monolithique de 1 m de hauteur sur l'armature prémontée. L'épaisseur de base de 48 cm diminue vers le haut pour ne plus mesurer que 26 cm.

Suite à la page 17, après la section anglaise

Festival d'accélération de St-Côme

Le Festival d'accélération de St-Côme, la municipalité de Saint-Côme Linière, la Fédération des Événements de Courses de Camions Lourds du Québec (FECCLQ) tiennent à faire l'annonce officielle de leur nouveau festival.

L'événement se déroulera à Saint-Côme Linière, au Québec, du 15 au 17 juillet 2016. Au programme : courses de camions fédérées, compétition d'accélération de voitures, artistes musicaux, jeux pour les enfants, activités familiales, etc.

C'est un rendez-vous à ne pas manquer.

Suite de la page 16

système de guidage 3D rentable et simple d'utilisation permettant d'exécuter des applications de pose en déporté et de poser des profils monolithiques tels que barrières de sécurité en béton, bordures, bordures-caniveaux ou canalisations. Le système basé sur GPS assure une précision extrêmement élevée et une efficacité maximum non seulement en ligne droite et pour des profils complexes en courbe, mais aussi dans la réalisation de figures fermées. Un modèle numérique du terrain n'est pas nécessaire, la programmation du tracé ou de la figure s'effectuant sur place. L'AutoPilot garantit une pose de haute qualité et entièrement automatisée sur tous les petits rayons allant jusqu'à 600 mm. Et ce, sans fil de guidage, ce qui rend superflues les opérations de mesurage, de mise en place et de démontage du fil, coûteuses aussi bien en temps qu'en personnel.

L'entreprise Sangamo Construction Company a découvert l'AutoPilot pour la première fois à Las Vegas, Nevada, sur la SP 25i. «Nous nous sommes intéressés de près à cette machine présentée au salon Conexpo (CONEXPO-CON/AGG) et avons consulté les experts de Wirtgen afin d'en connaître les différentes possibilités d'applications», explique monsieur Jilg. Peu de temps après, dans le cadre d'une démonstration en directe à Nashville, siège de Wirtgen America, Sangamo s'est encore informée en détail sur les avantages de la machine à coffrage glissant et de son système de guidage 3D. «Nous voulions voir la SP 15i en action, sur place, afin d'être sûrs qu'elle répondrait bien à nos exigences – nous avons été entièrement convaincus», conclut John Jilg.

La Wirtgen SP 15i équipée du système AutoPilot permet de réaliser le garde-corps sans fil de guidage, ce qui entraîne un gain considérable de temps et d'argent.

Source: Wirtgen Group
Wirtgen America

FS.1011
2504

Soprema inaugure son usine de polyisocyanurate à Drummondville

Le 7 décembre dernier, Soprema inaugurait sa toute première usine de fabrication d'isolant de polyisocyanurate en Amérique du Nord.

Le complexe de 23 000 m^2, annoncé en 2013, a été construit au carrefour des autoroutes 20 et 55.

La nouvelle usine, pensée et créée par le consortium d'ABCP architecture et de Dominique Blais Architecte, a été construite par l'entrepreneur général Ronam Constructions inc., de Lévis au Québec, qui a été soutenu par un grand nombre de sous-traitants. Sa conception exceptionnelle a reçu de nombreux éloges. La construction a notamment été lauréate du Prix d'excellence en immobilier remis par l'Institut de développement urbain du Québec (IDU). Ce prix, qui honore l'innovation et la contribution à la communauté, récompense ceux qui ont participé au succès de projets immobiliers québécois. Les gagnants sont déterminés selon leur famille d'actif immobilier.

En matière de développement durable, l'équipe de projet a eu le souci d'adopter des pratiques de construction et d'aménagement écoresponsables. Parmi les moyens utilisés, il y a notamment des murs solaires, de l'éclairage DEL, une toiture blanche, des bornes pour voitures électriques, une gestion des eaux de pluie, des améliorations au système de ventilation, des mesures d'efficacité énergétique, une utilisation de matériaux locaux et le remplacement de l'asphaltage par du béton compacté roulé blanc pour diminuer les îlots de chaleur.

Grâce à toutes ces mesures qui minimalisent les impacts environnementaux, la nouvelle usine de SOPREMA est en voie d'obtenir la certification «LEED–Or».

Le polyisocyanurate est un isolant (mousse hydrophobe à cellules fermées) fabriqué sous forme de panneaux rigides plats revêtus sur les deux faces. Ce produit, qui offre une grande résistance thermique, est utilisé pour diverses applications, notamment l'isolation de toitures. D'ailleurs, le polyisocyanurate constitue actuellement le meilleur produit sur le marché pour répondre aux exigences climatiques des édifices commerciaux, institutionnels et industriels.

Source: Soprema

CASE ajoute deux nouvelles excavatrices à la série D

CASE Construction Equipment ajoute 2 nouvelles excavatrices à chenilles à la série D : la CX130D et la CX160D. La conception de ces nouveaux modèles fournit des avantages importants, notamment la réduction de la durée de cycle jusqu'à 5%, l'amélioration de la sensibilité, les commandes multifonctions et l'économie de carburant jusqu'à 8%. La nouvelle pompe hydraulique à commande électroniquement de la CX130D et de la CX160D, ainsi que les électrovannes de commande plus grandes, augmentent la force d'arrachement, la puissance de levage et la réactivité.

Les machines CX130D et CX160D utilisent une solution de réduction catalytique sélective (SCR) conforme aux normes Tier 4 final (T4f) qui augmente le rendement énergétique jusqu'à 8% sans réduire la puissance. La technologie SCR permet d'optimiser le rendement du moteur et, parce qu'il fonctionne sans filtre à particules diesel (DPF), permet d'éviter la régénération.

Les excavatrices CX130D et CX160D offrent 3 modes de fonctionnement : le mode priorité de la vitesse, le mode travaux lourds et le mode automatique, qui permettent de réduire la consommation d'énergie de la machine et d'exercer seulement la puissance nécessaire à chaque tâche.

Les excavatrices CASE de la série D offrent à présent plus de fonctions de série que tous les modèles antérieurs. Il s'agit notamment de la fonction de pivotement libre qui améliore le grutage, la pose et le levage de charges mal réparties; des orifices d'échantillonnage d'huile qui permettent l'échantillonnage rapide des huiles moteur et hydrauliques et du sélecteur de configuration facile d'utilisation qui permet de gérer les préférences de l'utilisateur

Semi-remorque à benne pour asphalte

au niveau des commandes ISO ou SAE. Chaque excavatrice de la série D comprend un poste de conduite entièrement réglable complété par un siège chauffant de série à suspension pneumatique et plusieurs manettes pour un rendement tout en douceur.

Toutes les excavatrices CASE de la série D sont couvertes par la garantie CASE ProCare, une gamme de produits d'assurance qui comprend un abonnement de 3 ans aux services télématiques avancés SiteWatch™, une garantie complète d'usine de 3 ans/3000 h et un contrat d'entretien planifié de 3 ans/3000 h. La garantie ProCare permet aux chefs d'entreprise d'investir dans un matériel neuf, car elle rend les coûts de possession et d'exploitation prévisibles pendant les 3 premières années de location ou de propriété.

Source: CASE Construction Equipment

Les semi-remorques à benne de 2 ou 3 essieux de Kögel disposant d'un volume de chargement de 24 m³ sont à présent disponibles en Europe dans toutes les variantes d'épaisseur de parois comme semi-remorque à benne pour asphalte complètement isolée.

La benne est complètement isolée conformément au règlement sur l'asphalte et équipée d'une technique de mesure à 5 points intégrée, d'un thermomètre et d'une imprimante. L'écran affiche alternativement les 5 points de mesure individuels et la température moyenne. Un matériau isolant de pointe thermo durcissant avec une aptitude spécifique dans la plage de températures élevées allant jusqu'à 200°C sert d'isolant. L'habillage de la benne, l'ensemble du cadre et la benne sont protégés durablement contre la corrosion grâce à la mise en œuvre de la technologie nano-céramique associée à un procédé de revêtement par cataphorèse et l'application d'une peinture anti-UV. Un toit coulissant en polyuréthane résistant à la chaleur sert d'isolation vers le haut. Les propriétés d'isolation thermique de la benne pour asphalte entièrement isolée sont supérieures aux valeurs exigées. Cela garantit une stabilité de température de l'asphalte.

La nouvelle semi-remorque à benne pour asphalte dispose du porte-à-faux de la benne prolongé de 170 mm qui la rend parfaite pour l'utilisation comme finisseur de routes. De plus, les supports de feux séparés du support de garde-boue peuvent être aisément et rapidement déplacés vers le haut afin d'obtenir un écart plus important par rapport à l'asphalte ou au finisseur.

Source: Kögel Trailer GmbH & Co. KG

FN.827/5

Les Compresseurs Sullair S-Energy 40-60 hp version améliorée... distribués par Comairco

Depuis 1972, Comairco offre son expertise en matière de compresseurs d'air et d'équipements d'air comprimé et est Premier partenaire exclusif de la marque Sullair depuis plus de 35 ans. Comptant 16 succursales au Canada et aux États-Unis et une équipe de 65 techniciens certifiés, Comairco se distingue par son efficacité devant toute compétition. Le service clientèle, le respect et l'excellence sont les bases du succès de Comairco.

La version améliorée des compresseurs stationnaires de Sullair S-Energy 40-60 hp continuent d'ouvrir la voie en matière d'innovation pour les solutions en air comprimé. Les compresseurs S-Energy maintiennent le même sceau d'excellence jusqu'à maintenant espéré par les clients fidèles des produits Sullair, soit : efficacité, durabilité, fiabilité, et facilité d'entretien.

De plus, le nouveau concept des S-Energy 40-60 hp comprend à présent des fonctions simplifiées pour faciliter son opération par l'utilisateur.

L'efficacité des compresseurs S-Energy 40-60 hp connaît une amélioration de 5%, comparativement aux modèles précédents, et ce grâce à l'ingénuité et au concept d'avant-garde de Sullair.

La nouvelle optimisation des unités S-Energy offre un concept simplifié mais plus robuste vis-à-vis du nouveau concept de leur cabinet de protection 3G, et ce en comparaison aux modèles précédents. Les unités assurent toujours la même infaillibilité d'ingénierie à l'égard des blocs de compresseurs de Sullair, reconnu mondialement pour leur profile asymé-

Certains articles sont accompagnés de séquences vidéo que vous pouvez visionner sur **www.infrastructures.com**
Surveillez le logo

trique hautement efficace, ainsi que leurs rouleaux coniques fuselés, tous soutenus par la nouvelle Garantie Diamant de Sullair, valide pour une durée de 10 ans.

Chez Comairco, on sait combien il est important pour les clients de pouvoir compter sur un système d'air comprimé et d'équipement efficace afin de soutenir la rentabilité de leurs opérations. C'est pourquoi la fiabilité en performance des unités S-Energy assure un rendement maximum, et donc une tranquillité d'esprit vis-à-vis la productivité de votre entreprise. Les unités S-Energy de Sullair ont été améliorés, et ce dans le but d'incorporer un concept plus robuste et durable, ainsi qu'une plus grande facilité dans leur emploi à l'égard de l'utilisateur. Le postrefroidisseur de lubrifiant deux pièces récemment intégré, peut maintenant atteindre des températures d'une plus grande capacité, jusqu'à 46°C. Les unités comprennent aussi un nouveau cabinet de démarreur, NEMA 12, permettant à l'utilisateur de changer de tension de 230 V à 460 V.

Grâce à tous ces avancements ultramodernes, entretenir les nouveaux compresseurs d'air S-Energy est maintenant plus facile que jamais. Les unités S-Energy incorporent désormais une valve pour l'échantillonnage de lubrifiant, facilitant l'accessibilité, ainsi qu'un nouveau port USB externe pour l'utilisation du client, et des techniciens lors des entretiens. De plus, ils incluent à présent des panneaux amovibles pour faciliter l'accès de toutes les composantes internes de l'unité.

Pour complémenter le support à l'entretien, les compresseurs S-Energy sont désormais équipés du véritable lubrifiant Sullube biodégradable, d'une durée d'emploi de 10 000 h, réduisant ainsi les coûts d'utilisation et de disposition du lubrifiant.

Source: Comairco

Annoncez dans
la seule revue
qui rejoint l'ensemble
de votre clientèle cible
partout au Canada!

La trousse média 2016
est maintenant disponible
sur le site web
www.infrastructures.com

«The Game Changer» - Le déclencheur du changement

Cent vingt-six hectares de désert aride où seuls quelques arbustes effeuillés fouettés par le vent résistent. Ni eau, ni électricité. C'est ainsi que se présentait la zone où, en quelques années, et avec un investissement de 500 millions $, BKT a réalisé son plus beau fleuron : une usine autonome et à l'avant-garde tant au niveau des équipements industriels qu'au niveau des infrastructures de service pour le personnel.

La nouvelle usine est située près de Bhuj, dans l'état du Gujarat, à une centaine de kilomètres de la frontière du Pakistan et à environ 60 km du port de Mundra, sur la mer d'Arabie. Les travaux, commencés en janvier 2011, ont nécessité la pose d'une conduite d'eau potable d'une longueur de 8 km et d'une ligne électrique de 13 km. Le premier pneu a été produit en mars 2012, même si le projet complet ne sera achevé qu'au courant de 2016.

Après avoir atteint une production quotidienne de 150 t, ce qui équivaut à environ 50% de sa capacité de production maximum, l'usine BKT de Bhuj a été inaugurée début décembre 2015 en présence de nombreux invités venus de tous les coins du monde. Différents événements ciblés ont vu la participation des clients, distributeurs et partenaires de l'entreprise. Lors des visites d'inauguration, les invités ont pu admirer les ateliers de production équipés notamment de mélangeurs ultramodernes pour les mélanges, de machines-outils complexes pour la production des anneaux en acier et de nouvelles presses de vulcanisation pour les pneus même de grande taille. Parmi les pneus actuellement produits à Bhuj on compte 22 tailles pour le pneu plein Maglift et différentes tailles pour le pneu Liftmax LM 81, tous deux pour les chariots élévateurs, la taille 280/75R22.5 du Portmax PM 93 pour chariots cavaliers et aussi le gigantesque pneu Earthmax SR 45 Plus pour tombereaux.

Le circuit d'essai de l'usine de Bhuj, unique en Inde, a été conçu pour contrôler le comportement des pneus et le confort de conduite sur différents types de chaussée lisses ou accidentées. Plusieurs producteurs indiens ont déjà demandé à pouvoir utiliser le circuit BKT pour leurs tests. À côté du circuit s'élève le centre de recherche et développement où sont prévues des recherches sur de nouveaux polymères et de nouveaux mélanges pour les bandes de roulement. De l'autre côté du complexe se trouve une centrale thermique qui couvre les besoins en vapeur d'eau et en électricité de tout l'ensemble. De grands bassins de collecte garantissent une réserve hydrique même pendant les périodes de sécheresse.

«La principale ressource de toute entreprise pour la croissance et le succès vient de son personnel», soutient Arvind Poddar, président et administrateur délégué de BKT. En témoigne le fait que 6 ha de l'établissement de Bhuj sont destinés au village pour les employés, avec des

Nissan présente son concept TITAN Warrior

Le 11 février 2016, le concept TITAN Warrior de Nissan sera présenté en première canadienne aux visiteurs du Canadian International Auto Show (CIAS) de Toronto, Ontario.

Nissan Design America (NDA) a repoussé les limites du design du TITAN XD de série en y intégrant des caractéristiques qui en font un véhicule d'aventure hors route et «montrent l'optimisme qu'inspire le marché des camions» à Nissan.

«Les acheteurs de camions ont apparemment un appétit insatiable pour davantage d'équipements et d'offres uniques», déclaraitJosé Muñoz, vice-président exécutif, Nissan Motor Co., Ltd. et président du conseil, Nissan North America, Inc. «Alors que notre tout nouveau TITAN XD 2016 est arrivé chez les concessionnaires Nissan du pays il y a seulement un mois, nous explorons déjà de nouveaux territoires pour l'avenir de notre TITAN.»

Le véhicule est muni d'un moteur Cummins V8 5.0L Turbo Diesel et une boîte automatique à 6 rapports Aisin.

Le dévoilement du concept TITAN Warrior au North American Auto Show de Detroit a eu lieu exactement un an après le lancement du TITAN XD de série sur la même scène.

Maintenant que le TITAN XD à cabine double équipé d'un moteur Cummins est disponible chez les concessionnaires Nissan, le déploiement de nouveaux modèles se poursuit. En décembre, Nissan a annoncé que le moteur à essence V8 Endurance[MD] de 5,6 l sera disponible sur les modèles TITAN et TITAN XD à compter du début du printemps 2016.

Enfin, le nouveau TITAN sera offert en 3 configurations de cabine, 2 tailles de châssis, 3 types de groupe motopropulseur et 5 modèles (de plus amples renseignements sur la gamme complète seront diffusés ultérieurement, selon Nissan).

«Nissan a encore de nombreuses routes et de nombreux chemins à parcourir, et alors que nous continuons de lancer d'autres versions de série de notre tout nouveau TITAN, ce nouveau concept TITAN Warrior transmet un message important aux amateurs de camions nordaméricains : notre objectif d'explorer de nouvelles frontières reste fort», a conclu monsieur Muñoz. «Les passionnés de camions sont toujours en mouvement, tout comme le TITAN.»

Source: Nissan Canada inc.

appartements modernes pour 406 familles, un magasin, un espace vert et un centre de loisirs, un cabinet médical et une caserne de pompiers qui interviennent pour toutes les urgences même à l'extérieur de l'usine de Bhuj. De plus 90 chambres ont été réalisées pour les hôtes et les étudiants insérés dans un projet de collaboration entre BKT et l'université.

À l'instar des autres usines BKT, Bhuj aussi a obtenu la certification de qualité ISO 9001: 2000. En ce qui concerne les paramètres de production, contrôle qualité, et réglementation en matière d'environnement, BKT adhère aux standards internationaux les plus stricts.

«L'usine de Bhuj constitue un jalon dans la croissance de BKT», a affirmé Lucia Salmaso, administrateur délégué de BKT Europe. «Non seulement de par son niveau technique et qualitatif élevé mais aussi parce que c'est l'usine BKT la plus proche d'un port, ce qui est primordial pour accélérer les délais d'expédition. Un grand avantage aussi pour les entreprises qui ont choisi les pneus BKT pour la première monte.»

C'est avec une référence au jeu des échecs qu'Arvind Poddar, dans son discours d'inauguration, a expliqué la philosophie de BKT. «Une seule qualité distingue le véritable champion du joueur ordinaire : la flexibilité, pour adapter sa stratégie aux défis qui surgissent au cours de la partie. Coup après coup, BKT a conçu et atteint ses objectifs, et aujourd'hui grâce à sa nouvelle usine de Bhuj, l'entreprise est prête à changer le jeu et à se présenter comme le "Game Changer" (déclencheur du changement) sur l'échiquier mondial.»

Source: BKT Europe, division of Balkrishna Industries Ltd
BKT Tires, Inc.

Bauma 2016 A6.225
World Asphalt Show & Conference 2016 1332

EBI ouvre une 4e station de ravitaillement en GNC

De g. à d.: Olivier Sylvestre, directeur du développement du transport au gaz naturel chez EBI et Alain Beaudry, maire de Joliette, lors de la cérémonie d'ouverture officielle.

Dans le contexte de l'Accord de Paris sur les changements climatiques, conclu en décembre dernier, la direction d'EBI est fière d'annoncer l'ouverture de sa quatrième station de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) au Québec, située à Joliette dans Lanaudière.

Par cette annonce, EBI confirme ainsi sa position de chef de file dans la production et la vente de GNC au Québec.

Située sur le terrain voisin de l'entreprise Techno Diesel, le plus important centre de services pour camions et remorques dans la région, la nouvelle station publique d'EBI bénéficie d'un emplacement de choix sur la route 158, à proximité de l'autoroute 31. Tous les transporteurs de la région de Lanaudière ou transigeant par ce secteur pourront ainsi profiter des avantages de cette station. «La relation d'affaires entre EBI et Techno Diesel dure depuis plusieurs décennies et ce projet élève cette collaboration à un autre niveau», souligne Caroline Thuot, directrice générale de Techno Diesel. «En effet, l'intérêt envers l'utilisation du gaz naturel s'est multiplié dans les dernières années et les clients de Techno Diesel ne font pas exception à cette tendance».

Cette station s'inscrit dans la stratégie de développement prévue chez EBI qui vise à poursuivre le déploiement de son réseau au cours des prochaines années. EBI compte déjà des stations publiques à Montréal-Est et à Berthierville, ainsi qu'une station privée à Saint-Félicien. «Nous proposons un service unique au Québec! En plus de produire du gaz naturel renouvelable, nous offrons à nos clients des solutions clé en main de ravitaillement en GNC et de location de camions alimentés au GNC», mentionne Olivier Sylvestre, directeur du développement du transport au gaz naturel chez EBI. «Nous avons l'expertise pour accompagner nos clients dans la transition de leur flotte de camions vers ce carburant d'avenir.»

Depuis 2003, EBI est producteur de gaz naturel renouvelable à partir des biogaz issus de son lieu d'enfouissement technique. Grâce à une transition amorcée en 2011, EBI compte plus de 110 camions alimentés au GNC. Lorsqu'utilisé comme carburant pour véhicules, le GNC renouvelable diminue de plus de 90% les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel. De plus, la consommation de cette énergie réduit significativement les émissions des principaux polluants atmosphériques.

Pour les transporteurs routiers, le GNC permet jusqu'à 30% d'économie du coût de carburant. Les clients d'EBI profitent également d'un prix stable grâce à des ententes d'approvisionnement à long terme. Ouvertes en tout temps, ces stations de ravitaillement en libre-service offrent une alternative fiable aux carburants conventionnels.

Depuis plus de 50 ans, EBI se démarque par son leadership dans la gestion intégrée des matières résiduelles. Acteur économique important dans la région de Lanaudière, de Montréal ainsi qu'au Costa Rica, EBI emploie plus de 650 personnes dans les domaines de la gestion des matières résiduelles et de la production d'énergies renouvelables.

Grâce à son caractère novateur, EBI a développé et mis en exploitation un procédé unique au Québec et au Canada permettant de transformer le biogaz en gaz naturel renouvelable. Performante, éprouvée et efficace, la station de valorisation des biogaz a été inaugurée en 2003.

En 2012, EBI a procédé à la mise en fonction de sa centrale de cogénération dont le procédé, à la fine pointe de la technologie, ne produit aucune nouvelle émission de gaz à effet de serre. Le bâtiment est certifié LEED-Platine, soit la plus haute distinction dans le système de reconnaissance des bâtiments écologiques. Toujours à partir des biogaz, cette centrale génère 9,4 MW d'énergie électrique et jusqu'à 6,1 MW d'énergie sous forme de chaleur.

EBI fournit également des services environnementaux depuis 1997 au Costa Rica. L'entreprise y opère aujourd'hui 4 lieux d'enfouissement sanitaire contribuant ainsi à l'amélioration de la santé publique et à la protection de l'environnement dans ce pays d'Amérique centrale.

Source: EBI

InfraStructures rejoint plus d'utilisateurs de machinerie lourde et d'équipement spécialisé que toute autre revue au Canada.

La trousse média est disponible sur le site web www.infrastructures.com

L'équipe d'ADF Diesel remporte le concours nord-américain Scania Top Team Engines 2015!

De g. à d.: Reuben Snyder, Snyders Equipment Services, et Sergio Cabral, ADF Diesel.

Pour une 2e année consécutive, l'équipe constituée de Sergio Cabral (ADF Diesel) et de Reuben Snyder (Snyders Equipment Services), se mérite la première position au concours Scania Top Team Engines 2015. Rappelons-nous que l'équipe d'ADF Diesel avait remporté les éloges de ce concours en 2014!

De g. à d.: David Caron, ADF Diesel, et David Cossette, Agritibi R.H.

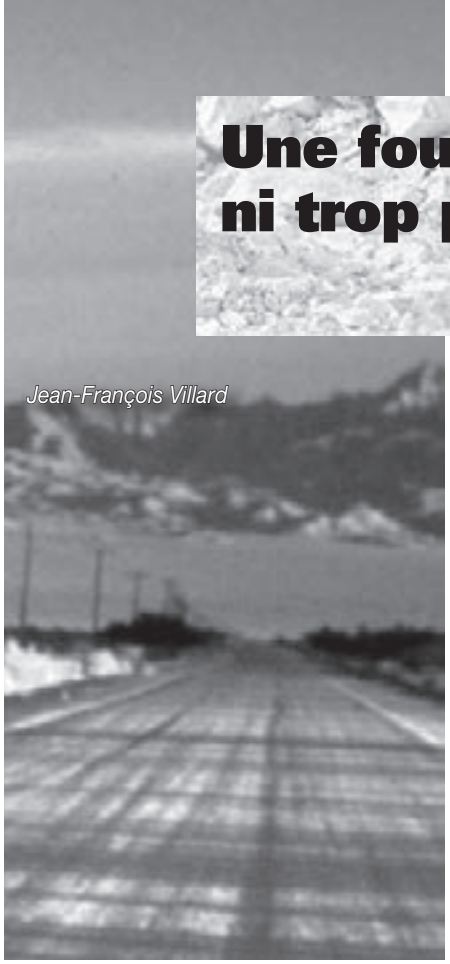
La compétition Scania Top Team Engines est un événement qui fut développé afin de continuellement mettre à l'épreuve les connaissances, les compétences, le professionnalisme et le travail d'équipe dans l'ensemble du réseau Scania à travers l'Amérique du Nord.

Les 5 équipes finalistes se sont rendues à San Antonio, au Texas, où elles ont fait face à 6 stations d'exercices mettant à l'épreuve une panoplie de connaissances techniques chez les participants. Les épreuves doivent alors être complétées tout en appliquant les connaissances acquises lors de différents défis que les techniciens relèvent chaque jour dans leurs environnements de travail à titre de concessionnaires certifiés Scania.

Une équipe québécoise, formée de David Caron (ADF Diesel) et de David Cossette (Agritibi R.H.). s'est mérité la seconde place.

Source: ADF Diesel
Scania U.S.A. Inc.

Une fourgonnette ni trop grande ni trop petite



Jean-François Villard

Vous vous rappelez peut-être l'histoire des Trois ours dans laquelle Boucles d'Or goûte les bols de gruau, et se régale de celui de l'ourson, ni trop chaud, ni trop froid.

Boucles d'Or aurait également choisi le nouveau Metris qui n'est ni trop petit comme les Nissan NV200, Ford Transit Connect et Ram ProMaster City – ni trop gros comme les Nissan NV2500, Ford Transit, et le Sprinter de Mercedes-Benz.

Ce créneau du marché, bien occupé en Europe, n'est pas nouveau pour Mercedes. Par contre, en Amérique du Nord, le manufacturier allemand est le seul à offrir une fourgonnette offrant assez d'espace pour transporter des feuilles de 4x8 à plat, une capacité de charge vraiment utile et un moteur puissant, dans un ensemble compact et facile à manoeuvrer.

Le Metris est également offert en version Combi pouvant accueillir jusqu'à 8 personnes. Par contre, si vous vous attendez à une fourgonnette offrant le luxe et le confort d'une Mercedes pouvant rivaliser avec les Honda Odyssey et Toyota Sienna qui sont à peu près du même gabarit, vous serez un peu déçus. Même en cochant toutes les cases sur la longue liste d'options, le Metris demeure un utilitaire plutôt destiné à un usage commercial.

Le Metris offre une capacité de chargement de 1135 kg et un volume de chargement de 5,27 m^3. Des points d'ancrage sont présents sur le toit pour y fixer un porte-bagages pouvant supporter 150 kg. Sa capacité de remorquage de 2250 kg le place aussi dans une classe à part. L'espace de chargement est accessible à l'arrière par des portes pivotantes ou par un hayon offert en option. Une porte coulissante latérale est offerte de série alors qu'une seconde est offerte en option.

Mercedes-Benz offre ce véhicule en Europe sous le nom de Vito / V-Class. Il semble qu'après avoir consulté des «focus groups» Mercedes a préféré le nom Metris pour le marché nord-américain – Vito ayant içi (pas juste au Québec) une connotation négative.

Motorisation moderne

Il peut sembler surprenant que Mercedes ait préféré offrir le Metris avec un moteur à essence plutôt que diesel. En y pensant bien, on peut deviner que le moteur 2,0 l turbocompressé de 208 hp semblable à celui offert sur d'autres modèles de la gamme a permi d'établir un prix de base plus compétitif par rapport au moteur 2,1 l diesel disponible dans le Sprinter. De plus, le prix de l'essence, particulièrement aux États-Unis, est présentement assez bas pour compenser pour une consommation légèrement supérieure.

Une transmission automatique à 7 rapports est offerte sur tous les modèles. Le groupe motopropulseur offre d'excellentes performances et une consommation

raisonnable d'environ 10 l/100 km durant l'essai.

Le comportement routier est exemplaire. Même à vide, le confort est au rendez-vous et, malgré la position de conduite élevée, les rampes d'accès aux autoroutes seront autant d'endroits pour se prendre pour Fangio. Une direction légère et précise, un court rayon de braquage et une excellente visibilité en font un véhicule maniable. De plus, des aides à la conduite comme le «Crosswind Assist» et le «ATTENTION Assist» sont offerts de série, tandis qu'une foule d'autres : «Lane Keeping Assist», «Blind Spot Assist», «Collision Prevention Assist», «Active Parking Assist» et une

caméra de marche arrière, sont offerts en option.

Les équipementiers sont «presque» prêts

Si la liste d'équipements optionnels de Mercedes n'est pas assez longue à votre goût, vous pourrez compter sur de nombreux équipementiers pour munir votre Metris des accessoires nécessaires pour accomplir une multitude de tâches

spécialisées.

Étant donné que le Metris est vendu ailleurs dans le monde depuis plusieurs années, il sera éventuellement possible d'équiper la fourgonnette d'ensembles pour le transport adapté, le camping et le transport réfrigéré. De plus, des ensembles d'étagères et autres aménagements seront offerts pour rendre le Metris plus productif.

Fiche Technique	Mercedes-Benz Metris
Type :	fourgonnette intermédiaire
Moteur :	L4 2,0 l – 16 soupapes, à turbocompresseur
Puissance - Couple :	208 hp @ 5500 tr/min, 258 lb pi @ 1200 - 4000 tr/min
Transmission :	automatique 7 rapports
Direction :	à crémaillère, assistance électrique
Suspension :	av. indépendante / arr. indépendante
Freins :	av. disque / arr. disque – ABS
Accélération 0-100 km/h :	n.d.

	Mercedes Metris	Ram ProMaster City	Ram ProMaster
Empattement :	320 cm	311 cm	300 cm
Longueur :	514 cm	476 cm	495 cm
Largeur :	224 cm	183 cm	249 cm
Hauteur :	189 cm	188 cm	231 cm
Longueur de plancher :	283 cm	222 cm	267 cm
Charge utile :	1135 kg	854 kg	1810 kg
Poids :	1915 kg	1314 kg	2100 kg
Puissance :	208 hp	174 hp	280 hp
Pneus de série :	225/55R17	215/55R16	225/75R16
Réservoir de carburant :	70 l	61 l	91 l
Capacité de remorquage :	2250 kg	907 kg	2313 kg

Prix compétitif?

En termes absolus, non. Autrement, oui. On peut facilement deviner que les gens de chez Mercedes-Benz ont longuement étudié le marché. Les fourgonnettes compactes offertes par la concurrence ont toutes des planchers de chargement plus courts – aucune ne permet de transporter une feuille de contreplaqué à plat. Pour ce qui est de la capacité de charge utile, le Metris domine largement ses compétiteurs. En fait, les caractéristiques du Metris, et son prix de base, se comparent plutôt au plus petit des gros, le Ram ProMaster.

Offert à partir de 33 900$, le Metris est le moins cher des Mercedes à propulsion – la sous-compacte-B250 étant un peu moins chère. Pour plusieurs, le Metris offrira le compromis idéal au niveau de la puissance, la maniabilité, le confort et les capacités de chargement.

...Comme dans le conte, il est ni trop grand ni trop petit.

faites-nous parvenir les changements par la poste, par télécopieur ou par courriel

Abonnement

Faites des modifications ou ajoutez vos collègues à la liste d'envoi

Ancienne adresse

Nom : _____

Compagnie : _____

Adresse : _____

_____

Province/Code Postal : _____

Nouvelle adresse

Nom : _____

Titre : _____

Compagnie : _____

Adresse : _____

_____

Province/Code Postal : _____

Téléphone : _____

Télécopieur : _____

Courriel : _____

faites-nous parvenir les changements par la poste, par télécopieur ou par courriel

Annoncez votre équipement à partir de

$75

plus taxes

Rejoignez plus d'acheteurs de machinerie partout au Canada qu'avec n'importe quel magazine de l'industrie

Compresseur à air SULLIVAN modèle D900Q, moteur diesel Cat 3306.
Prix sur demande
Accessoires Outillage Limitée
Téléphone: 1-800-461-1979

Compresseur à air SULLIVAN modèle D250 Q, moteur diesel John Deere.
Prix : 9500 $
Accessoires Outillage Limitée
Téléphone: 1-800-461-1979

Camion GMC T8500 2009 NEUF, MTC 37 000 lb, essieu avant 14 000 lb / arrière 23 000 lb.
Prix : 71 500 $
Accessoires Outillage Limitée
Téléphone: 1-800-461-1979

Camion AUTOCAR Xpert 2014 NEUF, MTC 33 000 lb, conduite double. Prix sur demande
Accessoires Outillage Limitée
Téléphone: 1-800-461-1979

Nominations

Le 6 octobre dernier, **Richard Aubertin** a succédé à Michael Hardman à la direction générale de **Sika Canada inc.** Suite à cette nomination, **Michael Hardman** devient premier vice-président Fusions et acquisitions pour **Sika Amérique du Nord**, un rôle capital pour garantir le succès de la stratégie de croissance et de renforcement des positions du groupe sur le continent nord-américain.

Richard Aubertin revient donc ainsi au Canada après un mandat de presque 3 ans en Europe et avec d'excellents résultats à son actif en tant que directeur général de Sika Portugal S.A.

Soulignons que Richard Aubertin s'est joint à Sika Canada en 1999 où il a successivement occupé les fonctions de directeur de marché Construction résidentielle, puis de directeur régional des ventes pour l'unité d'affaires Construction commerciale et finalement, directeur de l'unité d'affaires Construction commerciale avant son départ pour le Portugal. De retour dans son pays natal, au sein d'une organisation et sur un marché qu'il connaît bien, Sika lui souhaite le meilleur des succès dans ses nouvelles fonctions.

Source: Sika Canada inc.

Arup annonçait récemment la nomination d'**Andy Howard** au poste de président et celle de **Leo Argiris** au poste de directeur général de la région des Amériques. Leurs nominations reflètent la réflexion prospective de la société et sa capacité à accueillir le changement. Arup assure régulièrement la rotation de son équipe de direction dans le but de procurer de nouvelles perspectives de croissance et de développement à la société en Amérique et à l'échelle mondiale. Le président sortant de la région des Amériques, Mahadev Raman a été nommé directeur d'Arup University, le forum de la société qui assure le maintien des compétences à la fine pointe, et il supervisera les activités de recherche, de développement professionnel, du savoir et des activités prospectives.

Un fournisseur prépondérant de services d'ingénierie multidisciplinaire, de conseil et de designs, Arup est la force créatrice située au cœur d'un grand nombre de projets importants au monde, de l'urbanisme jusqu'à l'architecture emblématique.

Source: Arup

AUTOCAR

Un héritage de camions durs à l'ouvrage depuis 1897

Un nouveau venu dans la catégorie Classe 7 & 8

Bien qu'étant la plus ancienne marque de camions en Amérique du Nord, Autocar® fait son entrée dans le domaine des camions à cabine avancée de Classe 7 & 8 destinés aux travaux lourds comme l'entretien des rues avec son nouveau modèle Xpert.

L'Xpert se démarque des modèles actuellement disponibles sur le marché grâce à sa maniabilité incomparable, son châssis robuste et sa cabine moderne et confortable alliant visibilité sur 360°, espace et confort pour l'opérateur, équipement complet et qualité de finition sans reproche.

La cabine se relève à l'aide d'une pompe hydraulique pour rendre facilement accessibles tous les points de service et d'entretien de routine.

De plus, l'Xpert est disponible avec des commandes doubles directement du manufacturier.

Distribués par :

Accessoires Outillage Limitée

www.aolaml.com

1-800-461-1979

Agenda

Atelier régional Compost Matters in Alberta
24 février au 25 février 2016
Calgary, AB Canada

The Work Truck Show
2 mars au 4 mars 2016
Indianapolis, IN États-Unis

NASTT's 2016 No-Dig Show
20 mars au 24 mars 2016
Dallas, TX États-Unis

2016 Quebexpo
22 mars et 23 mars 2016
Laval, QC Canada

World of Asphalt and AGG1
22 mars au 24 mars 2016
Nashville, TN États-Unis

Atlantic Heavy Equipment Show
7 avril et 8 avril 2016
Moncton, NB Canada

Bauma 2016
11 avril au 17 avril 2016
Munich, Allemagne

Expo Grands Travaux
22 avril au 23 avril 2016
Montréal, QC Canada

Pacific Heavy Equipment Show
13 mai et 14 mai 2016
Abbotsford, BC Canada

Strive for Sustainability Solid Waste & Recycling Conference/Trade Show
15 mai au 18 mai 2016
Sagamore, NY États-Unis

IFAT
30 mai au 3 juin 2016
Munich, Allemagne

AORS Municipal Public Works Trade Show
1er juin et 2 juin 2016
Sturgeon Falls, ON Canada

Ankomak 2016
1er juin au 5 juin 2016
Istanbul, Turquie

Waste Expo 2016
7 au 9 juin (exposition); 6 au 9 juin 2016 (conférences)
Las Vegas, NV États-Unis

INTEROUTE&VILLE
14 juin au 16 juin 2016
Paris, France

World of Concrete Europe - Exhibition & Forum
6 septembre et 7 septembre 2016
Paris, France

MineExpo
26 septembre au 28 septembre 2016
Las Vegas, NV États-Unis

IFAT India
28 septembre au 30 septembre 2016
Mumbai, Inde

Xplor 2016
5 octobre et 6 octobre 2016
Montréal, QC Canada

Offshore Energy Exhibition & Conference
25 octobre et 26 octobre 2016
Amsterdam, Pays-Bas

BAUMA China
22 novembre au 25 novembre 2016
Shanghai, Chine

BAUMA CONEXPO INDIA
12 décembre au 15 décembre 2016
Gurgaon/Delhi, Inde

CONEXPO-CON/AGG 2017
7 mars au 11 mars 2017
Las Vegas, NV États-Unis

SMOPYC
4 avril au 7 avril 2017
Zaragoza, Espagne

Le choix des professionnels

pour l'équipement spécialisé

Paveuse LeeBoy 8515C

Paveuse LeeBoy 8816B

Épandeur à colasse Rosco Maximizer III

DISTRIBUTEUR DES PRODUITS

LeeBoy

POUR LE QUÉBEC, ET LES PROVINCES MARITIMES

Chez J.A. Larue Inc., vous trouverez une vaste gamme de machinerie spécialisée pour la construction ou l'entretien des routes.

Une nouvelle dimension au jeu de la location

La nature propre à la machinerie spécialisée de LeeBoy ajoute une nouvelle dimension à la location conventionnelle d'outillage.
En effet, LeeBoy vous fait bénéficier du support technique offert par son distributeur autorisé LeeBoy et Rosco, J.A. Larue Inc.
En louant chez J.A. Larue, vous n'aurez pas de surprise – vous aurez le bon équipement sur le chantier quand vous en aurez besoin et vous en saurez le coût avant que l'équipement arrive sur le chantier.

En inventaire!

Niveleuses LeeBoy 635 et 685

Balai Challenger III, démo, stock

LARUE

1-877-658-3013

QUÉBEC (Siège Social)
660 rue Lemoir, Québec

LAVAL
2307 rue Michelin, Laval

MONCTON
485 Venture Dr, Moncton

service d'urgence-pièces 24/7 • www.jalarue.com

OFFRE SPÉCIALE SUR PLUS DE 130 NOUVELLES MACHINES CAT® ADMISSIBLES JUSQU'AU 30 JUIN 2016

GARANTIE DE CONSOMMATION DE CARBURANT

- Recevez un crédit de 1 CAD/litre, si le taux de consommation de carburant dépasse le taux garanti.
- Suivez votre consommation à l'aide de Cat® Product Link.

RAPPORTS DE PERFORMANCE DE LA FLOTTE

- Recevez des rapports de flotte pour suivre la performance de vos machines.
- Le système Product Link de votre équipement vous indiquera la durée de fonctionnement, le temps d'inactivité, la consommation de carburant et plus.

GARANTIE DE DISPONIBILITÉ DE PIÈCES

- Obtenez les pièces que vous demandez dans les 48 heures ou bénéficiez d'une livraison gratuite.
- D'autres équipements Cat de votre flotte pourront bénéficier de cette garantie.

MAC 02-16

Pour obtenir plus de détails, communiquez avec nous.

1 866 240 3774 | hewitt.ca

Hewitt CAT

Service par Excellence