











ÉLARGISSEURS D'ACCOTEMENT USINES D'ASPHALTE FROIDE







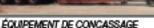




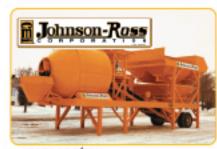












USINES DE BÉTON



LES ÉQUIPEMENTS LEFCO INC.

VENTE • LOCATION • PIÈCES & SERVICE 1795, rue Guillet, Laval, QC H7L 5B1

(514) 389-8256 · (450) 682-2783

Fax: (450) 682-0463 • Nouveau site web: www.lefco.qc.ca



Volume 16 Numéro 3 Mars 2011

ÉDITEUR Jean-François Villard

COLLABORATEURS

Jean-François Aussillou Jacques Duval **Chantal Marquis**

VENTE DE PUBLICITÉ MONTRÉAL

514-233-1295

montreal@infrastructures.com TORONTO

416-795-1295

toronto@infrastructures.com

ATLANTIQUE

Mario Robichaud 506-226-2289 atlantic@infrastructures.com

TÉLÉPHONE

514-233-1295 613-862-1295

TÉLÉCOPIEUR 514-528-9932

ADRESSE

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

E-Mail editor@infrastructures.com

INTERNET www.infrastructures.com

Ce magazine est destiné aux entrepreneurs en construction, aux services de travaux publics des municipalités, aux dirigeants des compa-gnies minières et autres utilisateurs francophones de machinerie lourde 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 du contenu des textes ou des annonces.

Toute reproduction même partielle des articles publiés dans InfraStructures sans l'accord de l'éditeur est interdite.

DÉPÔT LÉGAL Bibliothèque Nationale du Québec, 2011

DISTRIBUTION

Société canadienne des postes Numéro de convention de la Poste-publications 40052183

Mot de l'éditeur

CONEXPO-CON/AGG débute dans quelques jours. C'est pourquoi nous vous présentons encore une foule de produits qui seront présentés lors de cette exposition, la plus importante de l'industrie en Amérique du Nord, qui se déroulera du 22 au 26 mars à Las Vegas, au Nevada.

Afin de vous aider à mieux planifier votre visite à ces expositions, vous trouverez le numéro de stand de nombreux exposants à la fin des communiqués ou dans leur annonce. Bien entendu, il nous fera plaisir de vous croiser sur le site.

Pour ceux d'entre vous qui n'ont pas la chance de voyager aux États-Unis, nous serons à Saint-Hyacinthe à la Journée Bitume, organisée par Bitume Québec. Cette première exposition, tenue en marge du congrès annuel de l'association, s'annonce être un grand succès. La totalité de l'espace disponible ayant été réservé bien longtemps avant la date de début de l'événement.

Bonne lecture!

sentace and Ulan

Éditeur



En page couverture :

une fraiseuse compacte Dynapac PL500TD utilisée sur un chantier de réfection d'un pont en Norvège. Dynapac, qui fait partie du Atlas Copco Group, participera à la prochaine exposition CONEXPO-CON/AGG.

Photo: Fritz Rinne/ Dynapac AB

Nouvelle publication sur le recyclage des enrobés bitumineux

Le 3º numéro du bulletin technique Techno-Bitume portant cette fois sur le recyclage des enrobés bitumineux est maintenant disponible. Après la présentation de quelques faits historiques, le bulletin traite des différents procédés de recyclage et de leurs avantages. Un portrait du recyclage au Québec et dans le monde est aussi proposé. On peut le télécharger gratuitement de même que les autres publications de l'association via site web www.bitumequebec.ca/_publications.

Source: Bitume Québec

Le réseau des occasions de construction Link2Build est maintenant en ligne!

Les associations de la construction partout au pays annonçaient récemment le lancement de Link2Build, le tout nouveau site web canadien des occasions de marchés axées exclusivement sur la construction.

Grâce au lancement de ce site, les occasions de projets de construction sont désormais beaucoup plus faciles à gérer.

Regroupant les données de projets de presque toutes les associations locales de la construction au Canada, Link2Build est le site tout indiqué que les donneurs d'ouvrage et les soumissionnaires voudront consulter pour chercher ou annoncer des occasions de marchés de construction. Le site offre un point d'accès à plus de 20 000 projets présentés annuellement et est visité régulièrement par des centaines d'entrepreneurs généraux et spécialisés, de manufacturiers et de fournisseurs.

Pour les soumissionnaires, Link2Build simplifie la recherche des occasions de projets. En fait, c'est un guichet unique qui donne accès aux entrepreneurs à des appels d'offres des secteurs privés et publics en Ontario, au Québec, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans les provinces de l'Atlantique. Il suffit de s'inscrire sur le site de Link2Build et, en un clic, vous pouvez chercher des occasions de projets dans tous les coins du pays.

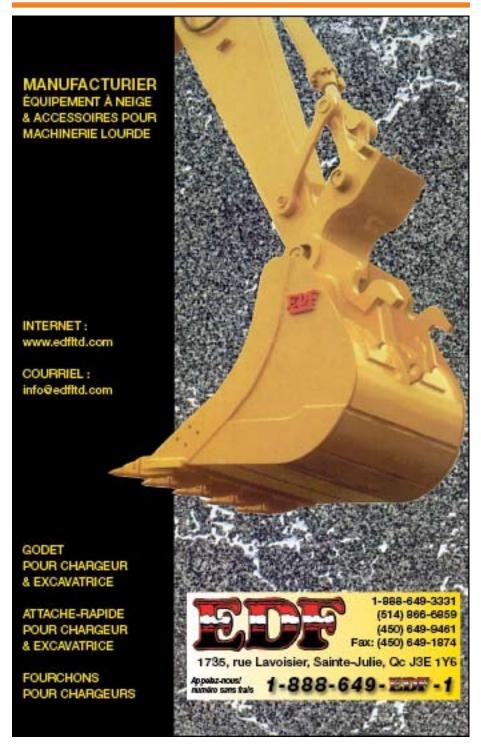
Pour les donneurs d'ouvrage, Link2Build présente vos projets à un marché ciblé et qualifié constitué de centaines d'entre-prises qui sont membres d'associations locales de la construction au Canada. Plus vous avez accès à un nombre élevé de soumissionnaires, plus la concurrence est grande et plus les coûts d'ensemble du projet sont bas!

L'une des caractéristiques les plus attrayantes de Link2Build est que le site est appuyé par des membres du personnel chevronnés et sympathiques qui veillent à l'exploitation des salles de plans de la plupart des associations locales de la construction. Ils comprennent les défis associés à la réception, l'affichage et la diffusion des dossiers d'appel d'offres. Ils connaissent la construction et son jargon, et ils communiquent de manière efficace avec les donneurs d'ouvrage et les soumissionnaires.

Source: Association de la construction du Québec

Le Plan d'action économique favorise la création de logiciels en Alberta

Le gouvernement canadien annonce qu'il investira dans OnTrack Engineering Ltd. pour aider l'entreprise à élaborer une



technologie de pointe à l'intention des ingénieurs et de l'industrie du bâtiment.

Cette contribution servira à financer des projets de recherche et de développement novateurs qui aideront OnTrack Engineering Ltd. à créer des logiciels pour les secteurs du génie et du bâtiment.

La contribution versée à OnTrack Engineering Ltd. permettra la réécriture du logiciel breveté OnTrack Project Manager, un projet de trois ans qui fera en sorte que le logiciel épouse les plus récentes normes des programmes utilisés par l'industrie tout en intégrant les connaissances et l'expérience acquises au terme de 14 années de présence sur le marché.

«Compte tenu du coût élevé de la recherche et du développement, notre projet de trois ans ne pourrait réussir sans le soutien du PARI-CNRC», affirme Mike Milinusic, président d'OnTrack Engineering. «Cette constante collaboration ne se borne pas à une aide financière. Nous avons bâti un véritable partenariat qui permet au projet de progresser beaucoup plus vite.»

Fondée en 1984, OnTrack Engineering Ltd. procure des outils de gestion de projet aux ingénieurs et aux entrepreneurs en construction depuis plus de 25 ans. La société compte 10 employés à Calgary. Le logiciel qu'elle a breveté intègre et automatise, par l'entremise d'Internet et ce en temps réel, toutes les opérations de contrôle des coûts, d'achat, de gestion de contrats, de gestion du matériel, de planification, de transactions financières et de vérification des documents. Depuis 14 ans, le logiciel est utilisé partout dans le monde sur des milliers de chantiers dont le budget va de quelques millions à plus d'un milliard de dollars. L'entreprise s'attend à voir ses ventes et ses exportations augmenter quand la version actualisée du logiciel sera lancée sur le marché à l'automne 2011.

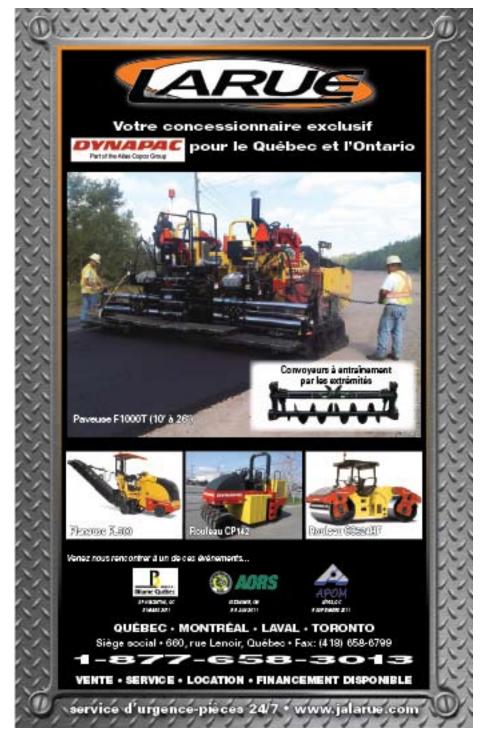
Source: Conseil national de recherches du Canada

Bentley lance le logiciel eB Insight

Bentley Systems, Incorporated annonçait récemment le lancement de eB Insight, la fondation de la plate-forme AssetWise de Bentley. Présentée pour la première fois il y a un an à l'occasion du ARC World Industry Forum 2010, AssetWise fournit une modélisation des informations d'exploitation qui se traduit par une augmentation du retour sur investissement au profit des propriétaires-exploitants d'actifs d'infrastructure. Les

nouvelles caractéristiques de la solution eB Insight de Bentley apportent des capacités de gestion de l'information sur le cycle de vie des actifs (asset lifecycle information management ou ALIM) permettant de modifier et de contrôler l'information d'un bout à l'autre du cycle de vie de l'infrastructure.

Le logiciel eB Insight, que Bentley a ajouté à son portefeuille grâce à son acquisition d'Enterprise Informatics en février 2010, est un élément essentiel de l'exploitation de l'énergie nucléaire – l'une des industries les plus rigoureusement réglementées au monde – où il est déployé dans les unités de production d'électricité, de traitement du combustible, de gestion des déchets et de recherche. Parmi les autres secteurs tirant le meilleur parti à l'échelle mondiale du logiciel eB, figurent les sociétés énergétiques, le secteur ferroviaire, les entreprises publiques et



organismes gouvernementaux, ainsi que le secteur de la construction. Au nombre des utilisateurs représentatifs du logiciel eB, on compte Constellation Energy, Ameren Corporation, Nuclear Fuel Services, Crossrail, Rolls-Royce, la ville de Las Vegas, Colorado Springs Utilities, CH2M HILL, Aker Solutions, South African Airways, De Beers et Network Rail.

Source: Bentley Systems, Incorporated

EDF EN Canada annonce l'augmentation de sa participation dans Saint-Laurent Énergies

EDF EN Canada inc. est heureuse d'annoncer la signature d'une convention d'achat avec Renewable Energy Systems Canada Inc. (RES Canada) suivant laquelle EDF EN Canada inc. deviendrait le propriétaire à part entière de Saint-Laurent Énergies inc. (SLE), une société d'énergie éolienne montréalaise.

concassage

L'entente stipule qu'à la clôture de la transaction, EDF EN Canada inc. acquerrait les parts détenues par RES Canada, soit 30% de SLE, et tous les intérêts dans sept projets éoliens québécois présentement détenus conjointement par RES Canada et EDF EN Canada Inc. dont SLE se charge du développement.

La conclusion de la transaction est soumise à des conditions suspensives, y compris le consentement et l'approbation préalables d'Hydro-Québec Distribution et d'Hydro-Québec TransÉnergie.

SLE a été formée en 2008 pour gérer le développement de cinq parcs éoliens au Québec totalisant 954 MW remportés dans le cadre de l'appel d'offres d'Hydro-Québec en 2007, soit près de la moitié de tous les mégawatts attribués. Le personnel montréalais de SLE finalise le développement et se prépare aux activités de construction pour le premier de ces projets qui débuteront dans la deuxième moitié de 2011. Les contrats d'achat d'électricité avec Hydro-Québec pour les cinq projets originaux sont des contrats de 20 ans avec des mises en service prévues entre 2012 et 2015.

Hydro-Québec a attribué 49,2 MW additionnels à RES Canada et à EDF EN Canada Inc. en décembre 2010 sous forme de deux projets suivant son appel d'offres communautaire; un projet détenu conjointement avec la MRC du Granit et l'autre avec la MRC de la Mitis. Le développement de ces projets communautaires est aussi sous la gestion de SLE.

Source: EDF EN Canada inc.

Navistar Engine Group lance la gamme MaxxForce Power-Gen au Moyen-Orient

Navistar, Inc. a mis la pression sur l'industrie mondiale de la production d'énergie en annonçant récemment sa nouvelle gamme d'unités d'alimentation non-protégée diesel de production d'énergie de marque MaxxForce® P. La famille MaxxForce P de moteurs alimentera des groupes électrogènes au Moyen-Orient et dans d'autres marchés, sur toute la planète. La marque MaxxForce sera disponible aux entreprises de toute la région et elle sera soutenue par un réseau de service de soutien mondial, à partir de fin 2011.

Dans son stand au salon Middle East Electricity de Dubaï, Navistar a présenté sa large gamme MaxxForce P qui comprend 35 modèles de génératrices entre 31 kVa et 216 kVa à 50 Hz, et entre 40 et 260 kVa



Experts en distribution d'équipements spécialisés dans les domaines de la construction et de l'environnement deputs 15 ans













Chez Voghel, nous sommes flers de vous offrir les mellleures machines de concassage sur le marché.

Avec Rubble Master et Terex Finlay, nous your offrons une gamme complète de concasseurs et de tamiseurs performants et flables.

En falsant affaires avec nous, your faltes plus qu'acheter une machine. Vous gagnez aussi un précieux partenaire, puisque chez Voghel, tous sont motivés à vous offrir un service après-vente exceptionnel. Nous sommes heureux de contribuer, jour après jour, à votre réussite.









VENTE " LOCATION " PIÈCES " SERVICE

Venez nous rencontrer à



Sparta Innovations Terex Corporation Doppetadt US RUBBLE MASTER HMH

kiongua H-32141 kiosque G-140 kiosque C-7857 kiongue S-739



Experts en distribution d'équipements spécialisés dans les domaines de la construction et de l'environnement depuis 15 ans





« La douceur de fonctionnement exceptionnelle de chaque machine Hitachi permet de continuer le travail sur le terrain sans interruption. »

Steve Ostiguy, directeur général Bertrand Ostiguy, Inc., Shefford, Québec

Lisez d'autres témoignages à www.hitachiconstruction.com



à 60 Hz. D'autres capacités seront annoncées, lorsqu'elles seront disponibles.

Les unités sont alimentées par les moteurs de marque MaxxForce de Navistar, qui ont fait leurs preuves, avec des offres de moteurs diesels à 3, 4 et 6 cylindres. La gamme MaxxForce P comprend des unités dont la capacité correspond aux marchés non-régulés, et aux marchés de niveau Tier 2 / phase 2, et phase 3A sur les marchés régulés.

Les moteurs diesel MaxxForce P seront

fabriqués dans des sites Navistar tels que la filiale MWM International de Navistar, basée au Brésil, dans des sites Navistar, Inc. des États-Unis, et dans la coentreprise Mahindra Navistar Engines Private Limited [MNEPL] en Inde.

Source: Navistar, Inc.

Aecon annonce la finalisation de la restructuration du projet de l'aéroport de Quito

Groupe Aecon inc. déclarait récemment que la restructuration du projet de l'aéro-

port international de Quito, qui avait été annoncée précédemment, a été finalisée et que le processus de financement du projet a repris.

La restructuration, qui a reçu l'approbation de la cour constitutionnelle de l'Équateur, répond à une décision de la cour qui a soulevé un certain nombre de questions importantes pour Aecon et ses partenaires ainsi que pour les bailleurs de fonds du projet et pour la municipalité de Quito.













1137







Rendez-vous sur le site web de MB et introduisez le code suivant:

VOUS RECEVREZ UN EXCLUSIF CADEAU

www.mbcrusher.com

La restructuration étant finalisée, les travaux de construction vont aller de l'avant sur le chantier et on prévoit maintenant que le nouvel aéroport sera achevé en octobre 2012. Environ 72% des travaux de construction sont terminés.

«La conclusion de cette nouvelle entente commerciale constitue une étape importante pour le projet de l'aéroport de Quito», a déclaré Steve Nackan, président, Aecon Concessions. «En effet, elle procure aux autorités équatoriennes et à la municipalité de Quito les assurances demandées et à Aecon, ainsi qu'à ses partenaires et aux bailleurs de fonds, plus de certitude concernant les produits pouvant être générés par le projet.»

La restructuration a été négociée entre les diverses parties participant au projet de l'aéroport international de Quito, notamment la municipalité de Quito, les autorités équatoriennes, la Corporation commerciale canadienne (la «CCC», un organisme du gouvernement du Canada qui a le contrat

de construction du nouvel aéroport de Quito) et les bailleurs de fonds du projet, de même qu'Aecon et ses partenaires dans Quiport.

Certaines approbations et conditions préalables étaient requises pour que la restructuration puisse être finalisée; elles ont toutes été obtenues et remplies.

Source: Groupe Aecon inc.

Projet géothermique en Nouvelle-Zélande SNC-Lavalin a le plaisir d'annoncer que





Manitowoc vient d'ajouter une nouvelle grue à sa gamme de produits Potain MD conçue pour les travaux d'infrastructure, notamment les barrages, ponts et autres grands chantiers de construction. La nouvelle grue Potain MD 560 B est la plus puissante de la gamme très prisée de grues à tour MD que propose l'entreprise.

La Potain MD 560 B possède une puissance de levage de 550 tm et existe en deux versions : 25 t ou 40 t. Ses premiers exemplaires sont déjà à l'œuvre sur le très important chantier d'agrandissement de la gare d'Atocha à Madrid, la plus grande gare de la capitale espagnole.

Même s'il s'agit de grues imposantes conçues pour de vastes chantiers, les grues Potain MD 560 B sont fabriquées avec le souci de faciliter le transport et le montage.

Il existe un choix de mécanismes de roulement du chariot et de levage suivant la configuration de la grue. Le mécanisme d'orientation RVF 183 Optima+ est standard et permet une rotation sans à-coups régulée par fréquence de la grue. La puissance de levage est assurée par le treuil 100 LVF 63 dans la version 25 t ou par le nouveau modèle 270 LVF 100 pour la version 40 t. Le 270 LVF 100 est un treuil de 201 kW d'une capacité de 10 t par brin, ce qui donne à la grue sa capacité maximum de 40 t quand on utilise quatre brins de retour de câble.

Toutes les grues MD 560 B seront équipées de la nouvelle cabine Ultra View de Potain. La gamme MD se situe juste audessous de la gamme MD Maxi, la plus grande gamme de grues à tour de Manitowoc.

Source: The Manitowoc Company, Inc.



OUÉBEC

André Gironard & Fils Inc.

650 Pierre-Roux Est. • Victoriaville 819-758-0643

Benco Canada Liee.

2252 Savane • Richelieu 450-658-1802

Beboat de Montréal

11150 Chemin Cote-De-Liesse • Dorval 514-469-2228

Bobcat de Québec

1060 Chemin Industriel Local "2" . Saint Nicolas 418-531-3209

L'Excellence Agridustrie de L'Estrie

301 Rue Queen • Lennoxville 819-849-0739

Location Blais, Inc.

792 Boul Québec • Rouyn-Noranda 819-797-9292

Maltais & One liet, Inc. 1000 Route 169 • St. Bruno (Lac St. Jean) 418-668-5254

Contact Energy de Wellington, en Nouvelle-Zélande, a octroyé à la coentreprise McConnell Dowell/SNC-Lavalin/Parsons Brinkerhoff un contrat d'ingénierie, approvisionnement et construction (IAC) pour l'exécution du projet géothermique Te Mihi de 166 MW.

Deux nouvelles unités géothermiques de 83 MW chacune seront construites près de la centrale géothermique Wairakei, au nord-ouest de Taupo, en Nouvelle-Zélande. Une partie de la centrale actuelle, d'une puissance d'environ 45 MW, sera mise hors service une fois ces travaux terminés, lesquels résulteront en une augmentation nette de 114 MW de la production combinée des centrales Te Mihi et Wairakei.

«Nous sommes heureux d'acquérir une expérience encore plus vaste du marché international des énergies renouvelables et de travailler avec un chef de file en énergie verte comme Contact Energy, a déclaré Patrick Lamarre, vice-président directeur du Groupe SNC-Lavalin. L'énergie géothermique joue un rôle grandissant dans l'industrie et ce mandat qui nous est confié prouve notre capacité à mener à bien des

projets complexes dans le monde entier.»

L'administrateur délégué de Contact Energy, David Baldwin, affirme pour sa part que cet engagement dans le projet Te Mihi reflète les vues de l'entreprise sur l'énergie géothermique, à son avis la forme d'énergie la plus rentable pour la charge de base à venir en Nouvelle-Zélande.

Source: Groupe SNC-Lavalin inc.

La coentreprise SNC-Lavalin/SKM obtient un contrat en Colombie

SNC-Lavalin a le plaisir d'annoncer qu'elle a signé un contrat pour la mise en œuvre de la première phase du projet de mine de charbon de Cerrejon, en Colombie. SNC-Lavalin, en coentreprise à parts égales avec sa partenaire Sinclair Knight Merz (SKM), fournira des services d'ingénierie, d'approvisionnement, de gestion de la construction et de préparation à la mise en service en vue d'agrandir les installations et les infrastructures de la mine, y compris la voie ferrée et les installations portuaires de Puerto Bolivar.

«Ce projet nous permet de renforcer non

seulement notre savoir-faire en exécution de projet dans le secteur du charbon, mais également notre présence en Colombie», a déclaré Feroz Ashraf, vice-président directeur du Groupe SNC-Lavalin inc. «De plus, comme nous venons de faire l'acquisition d'Itansuca en Colombie, dont l'effectif dépasse 1000 personnes, nous sommes en mesure de bien servir notre clientèle dans les domaines de l'énergie, des infrastructures, du pétrole et du gaz, ainsi que des mines et de la métallurgie.»

Santo Rizzuto, vice-président principal et directeur général de SKM, Mines et métaux, a fait remarquer que le projet constitue, pour l'entreprise, une occasion remarquable de travailler avec des clients dans une région en expansion.

«SKM travaille depuis longtemps dans le secteur du charbon dans le bassin de Bowen au Queensland, en Australie. Allié à notre présence grandissante en Amérique du Sud, le projet de Cerrejon nous permettra de mettre nos compétences et notre expérience en ingénierie et en exécution de projets au service de ce projet important et de cette grande région», a ajouté monsieur



VENEZ NOUS VOIR À L'EXPOCAM LES 7-8-9 AVRIL 2011







Santo Rizzuto.

La mine produit actuellement 32 millions t/an de charbon thermique destiné à l'exportation dans le monde entier. Ce projet portera à 40 millions t/an le volume de charbon exporté et prévoit une modernisation subséquente qui fera passer la production totale à 60 millions t/an.

La valeur totale de la phase 1 du projet est de plus de 1 milliard \$, et la valeur du mandat géré par la coentreprise est d'environ 370 millions \$.

Source: Groupe SNC-Lavalin inc.

GENIVAR acquiert une firme de génie-conseil à l'Île-du-Prince-Édouard

GENIVAR inc. est heureuse d'annoncer l'acquisition de Delcom Engineering Ltd., firme spécialisée en génie-conseil et en arpentage. Delcom, établie à Summerside, Île-du-Prince-Édouard, a également un bureau à Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard. Cette acquisition ajoute 15 personnes à l'effectif de GENIVAR.

Fondée en 1983, Delcom compte plus de 25 années d'expérience dans la prestation de solutions pratiques et efficaces à ses clients. Chef de file dans son domaine, Delcom est un guichet unique pour des services de génie-conseil, de planification et d'arpentage. La nature multidisciplinaire de la société signifie que ses clients bénéficient de solutions clés en main créatrices et novatrices.

Source: GENIVAR inc.

Prévisions de croissance pour le secteur de la construction en Colombie-Britannique

À quelques exceptions près, l'industrie de la construction de la C.-B. devrait croître à un rythme raisonnable au cours des prochaines années, principalement grâce aux projets miniers et du domaine des services publics et à une modeste reprise du secteur du logement.

Un nouveau scénario publié par le Conseil sectoriel de la construction (CSC), Construire l'avenir : Évaluation du marché du travail de la construction en Colombie-Britannique de 2011 à 2019, indique que les nouveaux projets miniers, de pipelines et d'expansion portuaire alimenteront la croissance jusqu'en 2015.

Ces projets, ainsi que la construction de

plusieurs grandes centrales hydroélectriques, signifient pour certains métiers que la croissance de l'emploi devrait se situer dans les deux chiffres entre 2011 et 2015. Mais durant la même période, alors que les projets de stimulation de l'économie entrepris par le gouvernement tirent à leur fin, les métiers directement concernés par les chantiers de ponts et chaussées subiront probablement des réductions de postes.

Chaque année, le CSC compile neuf années de scénarios pour le marché du travail de chacune des provinces suite à des consultations avec les chefs de file de l'industrie, incluant des propriétaires, des entrepreneurs et des groupes de travailleurs, les gouvernements et des établissements d'enseignement.

Les prévisions établies en fonction des scénarios national et régionaux sont publiées chaque année; elles sont disponibles sur Internet à www.csc-ca.org.

Source: Conseil sectoriel de la construction



SCHEUERLE livre deux transporteurs industriels à CSBC

SCHEUERLE a fabriqué et livré 2 transporteurs industriels (SHT) supplémentaires au chantier naval China Shipbuilding Corporation (CSBC). La compagnie, basée à Kaohsiung (la seconde ville de Taïwan), utilise déjà plusieurs de ces véhicules spéciaux de SCHEUERLE, ainsi que de sa compagnie soeur KAMAG. CSBC est un chantier naval administré par le gouvernement de la République de Chine (Taïwan). À ces deux usines, CSBC fabrique et répare des vaisseaux industriels et militaires, des porte-conteneurs, des cargos, des pétroliers ainsi que des bateaux fabriqués sur mesure pour le transport d'usines pétrolifères et gazières.

Chacun des transporteurs de SCHEUER-LE mesure 18 m de longueur, 7,5 m de largeur et 1,5 m de hauteur. Ils ont été conçus pour déplacer des sections de navire pouvant peser jusqu'à 500 t.

Les SHT sont munis de 8 rangées d'essieux dotés de deux boggies à 4 roues reliés par un essieu pendulaire, pour un total de 64 pneus. L'entraînement hydrostatique garantit des démarrages en douceur et une accélération continue. La réaction aux changements de direction est précise grâce

à la technologie d'essieux pendulaires développée par SCHEUERLE qui permet le positionnement au millimètre près des sections de navire. De plus, le système assure une compensation fonctionnelle qui distribue automatiquement la charge sur toutes les roues, même sur une surface accidentée.

L'angle de braquage de +/- 165° et les modes de direction sélectionnables assurent une excellente manœuvrabilité. Le colosse de 104 t est dirigé à partir d'une cabine à la fine pointe de la technologie munie d'écrans de surveillance.

Les transporteurs industriels de SCHEUERLE ont aidé à révolutionner la construction de navires. Des chargement pouvant dépasser 1000 t peuvent être déplacés à l'aide d'un seul véhicule et, en combinant plusieurs d'entre eux, il est possible de transporter des charges de plus de 15 000 t.

Source: Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH stand S-814



Cette pub est trop petite pour tout dire sur les chariots élévateurs Moffett.

TRANSPORTEZ-VOUS DONC À www.hiabquebec.com



MULTILIFT 1

THIAB QUÉBEC
1.800.263.4422

La Norvège équipe ses CV90 de chenilles de caoutchouc pour ses opérations en Afganistan

Deux véhicules de combat CV9030 de l'armée norvégienne utilisent avec succès des chenilles de caoutchouc depuis décembre. Les véhicules de 28 t de BAE Systems sont les plus lourds à en être munis durant des opérations militaires.

Le système de chenilles de caoutchouc a été développé conjointement par Soucy International, de Drummondville, Québec, et BAE Systems de Suède. Soucy a conçu et fabriqué les chenilles et BAE Systems s'est chargé des essais. Les chenilles de caoutchouc réduisent de plus d'une tonne le poids du véhicule par rapport aux chenilles d'acier. Elle réduisent également le niveau sonore de 10dB et les vibrations de 65%.

«La réduction du niveau de vibration accroît la durée de vie des systèmes électroniques, optoélectroniques et des munitions, ce qui réduit considérablement les coûts de fonctionnement», déclarait Dan Lindell, directeur de la plate-forme CV90. «Les chenilles de caoutchouc améliorent la furtivité, réduisent la fatigue de l'équipage et améliorent la

mobilité dans plusieurs conditions de terrain, notamment sur la neige et la glace.»

«Nos équipages étaient quelque peu sceptiques vis-à-vis les chenilles de caoutchouc mais en sont devenus des fanatiques après les avoir essayées et ils apprécient le silence et l'absence de vibrations», mentionnait le major Per Rune Hansen, directeur de la flotte de CV90 auprès de la Forsvarets logistikkorganisasjon (logistique de l'armée norvégienne).

Les niveaux de bruit et de vibration des chenilles d'acier sont de plus en plus sous la loupe des organismes de santé et sécurité partout dans le monde.

«La performance et la durée de vie utile des chenilles de caoutchouc s'améliorent constamment. C'est pourquoi la Norvège a fait l'acquisition de ces chenilles», ajoutait monsieur Lindell.

Les essais techniques et de durabilité de BAE Systems sur le CV90 à 28 t, réalisés sur plusieurs années, ont donné de bons résultats avec une durée de vie utile comparable à celle des chenilles conventionnelles. Les essais réalisés par l'armée norvégienne, réalisés fin 2010, ont été tellement concluants que deux véhicules ainsi



équipés ont été envoyés en Afghanistan avant la fin prévue des essais.

D'autres essais, avec un CV90 à 35 t seront réalisés au cours de 2011. L'augmentation constante du poids des véhicules munis de chenilles de caoutchouc est possible grâce à l'avancement des technologies du caoutchouc et des configurations de véhicules. Des essais impliquant l'explosion de mines sont également prévus en 2011 afin d'évaluer l'effet des explosions et des fragments sur les chenilles.

«Le partenariat de BAE Systems et de Soucy a créé un produit qui offre des avantages marqués qui peuvent s'appliquer à d'autres types de véhicules. Nous continurons à investir dans le développement du CV90 afin de le maintenir à l'avant-garde de sa classe», concluait Dan Lindell.

BAE Systems travaille avec Soucy sur des chenilles de caoutchouc pour plusieurs de ses véhicules blindés légers incluant le tout-terrain BvS10 et le M113 pour le transport de troupes.

Source: BAE Systems Soucy International



stand C-7913

Notre-Dame-du-Mont-Carmel choisit Larochelle

C'est avec fierté que le fabricant Phil Larochelle Équipement Inc. a procédé récemment à la livraison d'un nouveau camion de déneigement à la Municipalité de Notre-Dame-

du-Mont-Carmel. Il s'agit du deuxième camion de déneigement Larochelle pour cette municipalité; le premier ayant été livré en 2002.

Le camion de marque International 7600 6 x 4 est équipé avec des équipements de marque Larochelle: une benne 4 saisons en «U», une gratte sous-châssis, une aile de côté installée à l'arrière du tandem. Tous les équipements sont opérés de la cabine du



De g. à d.: Stéphane Gariépy, Larochelle Équipement; Pascal Rheault, Mun. N-D-du-Mont-Carmel; Nancy Vallières, Mun. N-D-du-Mont-Carmel; Philippe Larochelle, Larochelle Équipement; et Lawrence Walker, Mun. N-D-du-Mont-Carmel.

camion par un seul contrôleur de type joystick. Phil Larochelle Équipement inc. se distinque par son service intégré, clé en main, soit la conception, la fabrication, l'installation, la formation et le service.

Source: Phil Larochelle Equipement inc.



Kinedyne lance son nouveau catalogue pour le marché canadien

Acheter des équipements d'arrimage au Canada est maintenant plus facile que jamais.

Kinedyne Corporation vient de lancer la plus récente édition de son catalogue de produits d'arrimage pour le marché canadien, une édition en couleur qui présente une information détaillée sur la vaste gamme de produits de l'entreprise, incluant environ 150 produits nouvellement disponibles au Canada.

L'édition 2011, qui porte le nom de «Solutions d'arrimage», est divisée en sections à code couleur pour une référence facile, et présente plusieurs nouvelles catégories de produits, incluant les Chaînes pour pneus, les Produits de remorquage et de transport d'automobiles, une gamme de produits d'arrimage quatre saisons pour véhicules récréatifs et une section plus complète pour les chaînes et accessoires.

Bien que principalement conçu en anglais, le catalogue renferme aussi des

informations sur les produits et la compagnie en français et en espagnol.

«Ce catalogue établit un nouveau standard pour Kinedyne, tout comme pour nos concurrents», affirme Larry Harrison, vice-président aux Ventes et Marketing chez Kinedyne. «Il démontre clairement, tant pour nos distributeurs que pour les utilisateurs de nos produits, notre volonté à investir dans nos capacités de production et notre engagement envers la standardisation de nos produits. Ce nouveau format simplifie pour les clients la recherche des produits essentiels à leurs opérations.»

Source: Kinedyne Corporation

À ne pas manquer en août... Le numéro spécial HIVER

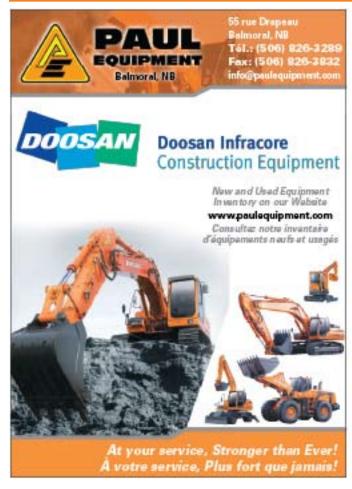
Depuis de nombreuses années est la référence de l'industrie pour rejoindre les PROFESSIONNELS DU DÉNEIGEMENT.

Avec des milliers de lecteurs impliqués dans l'entretien de routes partout au Canada, InfraStructures est le meilleur moyen pour faire passer votre message auprès de votre clientèle cible... Et ce, toute l'année durant.



Annoncez avec nous!

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





Nouvelle Link-belt ATC-3275 à CONEXPO-CON/AGG

La Link-Belt ATC-3275 de 250 t (275 ton) fera son entrée officielle à CONEXPO-CON/AGG, du 22 au 26 mars 2011, à Las Vegas au Nevada.

La nouvelle grue télescopique tout-terrain a été conçue en fonction des besoins du marché nord-américain. Elle satisfera aux normes de transport les plus sévères tout en rencontrant les normes Tier 4i et EPA 2010 pour les véhicules routiers.

La Link-Belt ATC-3275 fera le bonheur des entrepreneurs généraux et des services de location de grue. Avec sa flèche de 68 m (223'), sa fléchette 3 sections de 3,7 m à 20,4 m (12' à 67') et ses 2 rallonges de fléchette de 7,6 m (25'), la ATC-3275 peut atteindre une hauteur au crochet de 106,9 m (351').

Toujours aussi soucieux de la transportabilité, Link-Belt a réussi a une fois encore à créer une grue robuste, simple et légère. La configuration nord-américaine des 5 essieux, permet de bien répartir le poids de la grue sur chacun de ceux-ci.

La Link-Belt ATC-3275 s'écarte des sentiers battus avec son système de contrepoids modulaire dont chacun des modules pèse moins de 9979 kg (22 000 lb). La Link-Belt ATC-3275, avec un contrepoids maximal de 71 t (156 500 lb) peut être transportée en 4 chargements.

Avec son impressionnante charte de levage et son contrôle de traction pour tous les genres de terrain, la ATC-3275 sera idéale pour les travaux de fondation,

l'érection de pont, de structures d'acier, d'éoliennes et de lignes de transmission électrique.

Source: Consultants F. Drapeau inc. Link-Belt Construction Equipment Co.





TEREX



3050 Anderson, Terrebonne, Qc, Canada J6Y 1W1

1 450.621.2649

1 800.361.3346

1 450.621.7721

Email: info@equipementsfds.com

WWW.equipementsfds.com

Roadtec ouvre la voie à des routes plus lisses

Roadtec, une entreprise située à Chattanooga au Tennessee, fabrique et distribue une gamme complète de machinerie de scarification à froid et de recyclage, des véhicules de transfert de matériaux, de niveleuses et paveuses d'asphalte. Ses produits sont distribués au Québec par Montreal Tracteur Inc.

Les scarificateurs de Roadtec sont offerts allant des modèles polyvalents jusqu'aux «pleine largeur». Ils offrent le meilleur équilibre entre puissance, productivité et manœuvrabilité. Les modèles à chenilles peuvent être munis d'un équipement bidirectionnel qui permet le déchiquetage en sens inverse du déplacement.

Les paveuses Roadtec sont les plus fiables et celles qui demandent le moins d'entretien. Leur conception est simple et équilibrée, pour offrir la meilleure traction possible et elles peuvent être équipées d'une variété de tables de nivellement et de contrôles. Elles offrent des tables chauffantes électriques de série sur tous les

modèles qui éliminent du coup les points «chauds» produits par les brûleurs au propane ou diesel. Le système d'opération Comfort DriveTM est aussi de série sur les niveleuses.

Un capot de moteur à ouverture hydraulique permet l'entrée d'une personne pour l'entretien ou son accès aux accessoires.

Le véhicule de transfert de matériau Shuttle Buggy® offre la technologie de positionnement en pavage la plus moderne au monde. Le Shuttle Buggy est un réservoir intermédiaire autopropulsé équipé d'une vis sans fin qui rebrasse le matériau et procure une consistance et une température constante. De plus, la capacité de réserve du Shuttle Buggy permet un pavage continu, en isolant le processus de pavage de celui du vidage des camions.

Le Shuttle Buggy® ne fait pas que permettre la construction de routes plus lisses, il améliore aussi l'efficacité des opérations de pavage en réduisant les coûts de camionnage.

Tous les produits Roadtec sont construits selon les normes les plus élevées et offrent une simplicité d'opération et d'entretien, en plus d'une productivité incomparable. Roadtec et Montreal Tracteur s'engagent à offrir un service d'entretien et de fourniture de pièces hors pair à leurs clients à un coût raisonnable, sans exiger de commande minimale.

Les machines de Roadtec seront exposées à CONEXPO-CON/AGG à Las Vegas et à la Journée Expo-Bitume.

Source: Montreal Tracteur Inc.

stand C-5133 stand #99





CONDEROC

450.227.3205 cell.: 514.835.4578

info@conderoc.com

Concasseurs Systèmes de tamisage Convoyeurs









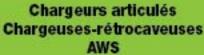
Bysteme de tamicage Spyden 516T















Concasseurs sur chenilles













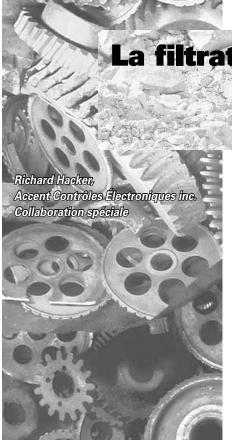
Godets-tamiseurs Godets-concasseurs











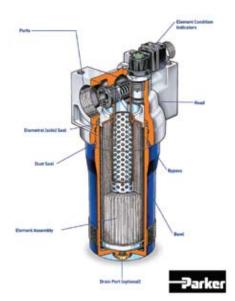


Dans cet article, nous allons parler d'un autre parent pauvre des systèmes hydrauliques installés sur les camions de déneigement, le système de filtration et d'une autre composante trop souvent négligée, l'huile hydraulique elle-même.

La filtration

La filtration joue un rôle primordial pour garantir une opération prolongée et sans problème de tout le système hydraulique. L'huile est pour le système hydraulique l'équivalent du sang dans le corps humain, et la filtration en est le foie! Comme le sang, l'huile ne sera jamais trop propre. L'huile propre se paye, mais comparé aux coûts des bris, ce coût est minime!

La filtration a pour but de retirer les







contaminants de l'huile. Ces contaminants entrent dans l'huile par deux voies :

- de l'extérieur, via les tiges des cylindres ou par le reniflard du réservoir. On peut donc empêcher tout de suite la plus grande partie de cette contamination avec un réservoir pressurisé;
- de l'intérieur par l'usure des composantes internes du système hydraulique. Les impuretés dans l'huile favorisent cette usure. Donc, plus l'huile est propre plus cette source de contamination diminue. En conséquence, et contrairement à croyance très répandue, un filtre plus efficace aura une durée de vie plus longue.

Le Ratio Bêta

Les ingénieurs de ISO ont élaboré plusieurs tests pour évaluer les performances des filtres. Le plus important est probablement le ISO/DIN 4572, qui établit le Ratio Bêta – rapport du nombre de particules d'une grandeur donnée avant le filtre sur le nombre de particules de la même grandeur après le filtre dans un échantillon d'huile.

Les filtres ordinairement installés ont un

Ratio Bêta à 10 µm de 2. Si l'échantillon d'huile contient 100 000 particules de 10 µm avant le passage dans le filtre il en reste 50 000 après.

Effet de la performance du filtre

Pour 100 000 particules de 10 µm, particules restantes

Ratio Bêta	après une filtration	après deux filtrations
2	50 000	25 000
200	500	2,5

Plus le Ratio Bêta est élevé pour une taille de particule, plus le filtre est efficace et plus l'huile sera propre.

Types de filtre

Dans le monde du camionnage deux types de filtres hydrauliques sont utilisés couramment.

<u>Les filtres «haute pression»</u> installés entre la pompe et les valves de contrôle.

Ils ont toujours trois composantes : La tête qui s'attache sur un support, la cartouche ou élément filtrant et le bol. Ces filtres sont assez chers parce qu'ils doivent résister à des pressions très élevées, et je suis loin d'être convaincu de leur nécessité. Ils ne sont pas requis si le système est conçu pour limiter l'entrée de contaminants dans l'huile et qu'il comporte une filtration de

retour adéquat.

Un filtre haute pression n'est justifié que si le boîtier d'une pompe à piston se draine dans la ligne de succion de cette pompe.

Les filtres «basse

<u>pression»</u> installés entre les valves de contrôle et le réservoir.

Il existe deux modèles de base. L'un est installé directement dans le réservoir, l'autre consiste en une tête boulonnée sur un support, et la tête à son tour supporte une cartouche vissée.

Un filtre hydraulique installé directement dans le réservoir réduit le nombre de boyaux et les risques de fuite.

Filtre de retour

Pour les usages courants d'un camion de déneigement avec une benne quatre saisons, le filtre de retour doit satisfaire



ATTENTION! NOUVEAU PRODUIT - ATTENTION! NOUVEAU PRODUIT

Diesel-Bec Inc. et New Way Diesel, les nouveaux distributeurs pour la province de Québec et les provinces atlantiques, sont fiers de vous présenter:



Notre toute nouvelle gamme de génératrices industrielles.



Puissances disponibles à partir de 8.1 Kw à 2.2 Mw

Nous vous offrons des équipements dans différentes configurations :

- Génératrices diesel pour les applications primaires
- -Génératrices diesel pour les applications en régime d'urgence
- -Génératrices diesel stationnaires ou mobiles

Contactez-nous pour de plus amples informations.



aux spécifications suivantes :

- un Ratio Bêta de 200 pour des particules de 10 μm;
- moins que 34 kPa (5 psi) de baisse de pression à travers l'élément avec un débit de 227 l/min (60 gpm), pour permettre à la benne de descendre rapidement sans que la valve de dérivation du filtre ouvre;
- un indicateur pour la condition de l'élément, pour voir quand il faut changer l'élément filtrant.

Il est primordial qu'il n'y ait pas d'huile non filtrée qui retourne dans le réservoir. À ce propos, le drain d'une pompe hydraulique mérite une attention particulière. Si un boyau draine le boîtier et s'en va au réservoir, cette ligne mérite l'installation d'un filtre séparé. La raison est fort simple. Admettons que le filtre de retour fasse son travail et que l'huile dans le réservoir soit propre. La pompe l'aspire. Mais à l'intérieur de la pompe, un problème se développe – disons un roulement qui commence à se désagréger. Les débris n'iront jamais dans la ligne de sortie de pression. Ils iront toujours dans la ligne de

drain, parce que celle-ci est à la plus basse pression. Sans filtre, ces débris tombent dans le réservoir et seront à leur tour aspirés par la pompe qui va les distribuer dans tout le système. Quel beau gâchis! En outre, l'examen attentif de ce filtre permet de juger si la pompe produit des débris.

L'argument que ce filtre peut causer trop de restrictions et ainsi faire couler le joint d'étanchéité de l'arbre de la pompe n'a pas de sens. S'il est choisi correctement en fonction du débit minuscule du drain, il ne causera aucun problème. Mais si le filtre de drain est assez bouché pour faire couler la pompe, vous serez bien content que la pompe vous avertisse avant de tomber

en panne brusquement. Les plus vieux d'entre nous se rappelleront les déboires des premiers John Deere 690D il y a vingt ans, qui étaient livrés sans filtre de drain et qui furent modifiés très rapidement.

Remplacement des filtres

Il doit évidemment être possible de changer tous les filtres hydrauliques sans vider le réservoir, et ainsi de limiter les pertes d'huile au minimum. Ils doivent être changés régulièrement aux intervalles prescrits.



Même le meilleur système de filtration au monde ne peut pas améliorer la qualité de l'huile qui est mis dans le système hydraulique.



L'huile

Le choix de l'huile dépend des qualités du système hydraulique dans son ensemble. Pensez-y bien : l'huile est la seule composante en contact avec toutes les autres composantes du système hydraulique!

Trop souvent, le seul critère pour l'achat d'huile hydraulique est son prix. Heureusement les systèmes hydrauliques des camions de déneigement ne travaillent pas fort comparés à ceux d'autres machines, mais, dans l'intérêt d'avoir une machine fiable, un minimum de qualité s'impose.

Le premier critère lors du choix de l'huile est son utilisation. Un système hydraulique mérite de l'huile hydraulique! L'huile de transmission automatique, l'huile à moteur, l'huile hydraulique/transmission peuvent-être acceptables, mais sont souvent plus chères pour des performances au mieux égales.

Mais entre les huiles hydrauliques antiusure, à plage de température étendue, toutes saisons, détergentes... quelle sorte choisir? Et dans cette sorte, quel grade choisir?

Les fiches techniques des huiles

hydrauliques fournissent de nombreux renseignements, notamment :

- la viscosité;
- l'indice de viscosité;
- le point d'éclair;
- le point d'écoulement;
- la stabilité à l'oxydation
- la température minimale de démarrage;
- La plage de températures de service pour la machinerie mobile.

La température minimale de démarrage doit être déterminée selon votre région et l'endroit de stockage des camions. Si l'huile est trop épaisse au froid, la pompe va caviter au démarrage.

Le point d'écoulement est un bon indicateur de la sensibilité des circuits avec les boyaux de succions très longs comme par exemple lorsque la pompe est installée sur le vilebrequin.

La plage de température de service est intéressante pour sa valeur haute, surtout pour les pompes à débit fixe qui génèrent beaucoup de chaleur au travail.

La stabilité à l'oxydation est importante lorsque la conception des circuits favorise

Qualités d'huiles différentes – exemple des huiles Petro-Canada*

Caractéristiques	HYDREX AW 32	HYDREX MV 36	HYDREX EXTRÊME
Viscosité (à 40°C)	31,5 cSt	32,3 cSt	33,6 cSt
Viscosité (à 100°C)	5,3 cSt	6,3 cSt	13,0 cSt
Indice de viscosité	98	148	403
Point d'éclair	217°C	226°C	141°C
Point d'écoulement	-39°C	-48°C	-54°C
Stabilité à l'oxydation	+6500 h	+7000 h	+8000 h
Temp. min. de démarr	rage n.f.	-41°C	-48°C
Plage de température de service			
pour matériel mobile	n.f.	-25 à +63°C	-35 à +76°C
Prix de liste (20 I)	80,20\$	83,40\$	125,60\$



SOLUTIONS

Industrielles et Marines



ÉQUIPEMENTS DE TRANSMISSION DE PUISSANCE

- EMBRAYAGES INDUSTRIELS MÉCANIQUE (PTO) ET HYDRAULIQUE (HPTO)
- RÉDUCTEURS ET MULTIPLICATEURS DE VITESSE
- BOÎTES DE RÉPARTITION POUR POMPES HYDRAULIQUES
- CONVERTISSEURS DE COUPLE ET TRANSMISSIONS INDUSTRIELLES

VENTES ET SERVICE MARINDUSTRIEL

8550 DELMEADE MONTRÉAL (QC) H4T 1L7 T.: 514.342.2748 • 1.800.363.2259 info-quebec@marind.ca

www.marind.ca

MOTEURS, ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES INDUSTRIELS

- MOTEURS INDUSTRIELS: GAZOLINE, DIESEL, GAZ NATUREL ET PROPANE
- GROUPES ÉLECTROGÈNES ET UNITÉS DE PUISSANCE
- ALTERNATEURS AC ET PTO
- PANNEAUX CONTRÔLE, INSTRUMENTATION ET RÉGULATEUR DE VITESSE
- RADIATEURS ET REFROIDISSEURS
- GÉNÉRATRICES ET POMPES PORTATIVES





































UNITÉS • PIÈCES D'ORIGINES • SERVICE • 24/7 SERVICE D'URGENCE

la contamination ou les entrées d'air ou d'eau. Dans ce cas, elle doit aussi être tolérante à la contamination par l'eau de condensation et favoriser la séparation de l'air et de l'huile (capacité anti-mousse).

À l'énumération de ces qualités, on se rend compte combien une bonne conception du circuit hydraulique est fondamentale.

Une huile hautes performances pourra compenser certaines faiblesses du circuit, mais attendez-vous à payer le prix!

Vous connaissez le prix du plein d'un réservoir hydraulique, alors tous les grands principes et tous les petits trucs des articles précédents pour allonger la durée de vie de l'huile deviennent des aubaines.

Précautions de mise en service

Tout réservoir doit être bien nettoyé avant d'être rempli. L'huile neuve dans les bidons et barils est souvent loin d'être propre, alors elle devrait être filtrée avant d'aboutir dans le réservoir.

Aussi une bonne mise en service exige de relier le boyau de pression avec celui du retour et faire fonctionner la pompe pendant 5 minutes afin de nettoyer l'huile et les boyaux principaux avant de pousser huile dans tous les moteurs et cylindres. Un bon départ dans la vie qui vous sera rendu mille fois par l'absence de problèmes.

Conclusion

Là aussi, une bonne connaissance des règles de l'art permet de limiter les déboires fréquents causés par les systèmes hydrauliques. La filtration et le choix d'une huile adaptée sont des facteurs essentiels de longévité du circuit hydraulique. Des gestes importants doivent être posés au moment de la mise en service et lors des

entretiens périodiques. La conscientisation des mécaniciens sera donc un facteur clé de la longévité des systèmes hydrauliques et de leur opérabilité tout l'hiver. Mais au bout du compte, c'est dès la conception même du circuit hydraulique que les gains les plus importants seront obtenus.

* Les marques de commerce et photos de produits ont été utilisée à titre d'exemple seulement.



Pour vos voyages d'affaires...









Nouvelle génération de pneus pour le transport de déchets de Continental

Une meilleure stabilité générale et un rendement amélioré sont les avantages que procure le plus récent pneu de transport de déchets de Continental Tire the Americas, LLC, le HSU2+.

Le pneu HSU2+ est la nouvelle génération de pneus pour poids lourds de Continental concus pour les applications de service intense. Ce pneu intègre les caractéristiques de son prédécesseur, le HSU2, comme la bande de roulement large et les nervures à l'épaulement pour réduire l'usure, un composé de bande de roulement unique, résistant aux coupures et à l'écaillage et une conception de bande de roulement unique, conçue pour réduire la rétention des cailloux, mais il apporte également des innovations comme la nouvelle construction de talon «Stable» de Continental, explique Roger Stansbie, directeur de l'ingénierie des pneus de camion pour la division des Amériques.

«Cette construction de talon Stable est

nouvelle et évoluée. Elle comprend les meilleures caractéristiques que peuvent lui procurer les ingénieurs de Continental en matière de service intense, de construction et d'autres applications hors-route», précise-t-il. «Grâce aux améliorations que nous avons apportées à la conception du talon du HSU2+, les transporteurs de déchets et les autres clients qui nécessitent beaucoup de robustesse bénéficieront de carcasses encore plus durables et d'une durabilité structurelle accrue.»

Le nouveau talon Stable comporte une bandelette-talon 18% plus dense; davantage de protection anti-déchirure sur la bandelette talon et le bord de la ceinture d'acier, un angle de bandelette talon optimisé, améliorant la rigidité de la couche de la carcasse du pneu, ainsi qu'un flanc extrudé et un protecteur de jante extrudé.

«Dans le cas des applications d'essieu avant de charge importante, le talon Stable assure un rendement maximum et un



meilleur rechapage», précise monsieur Stansbie.

Le nouveau pneu HSU2+ de Continental procure une meilleure stabilité grâce à sa bande de roulement extra profonde de 26/32 et à sa largeur de bande de roulement de 276 mm. Il est offert maintenant à la dimension 315/80R22.5, capacité de charge L de tous les détaillants autorisés de pneus de camion Continental.

Source: Continental Tire the Americas, LLC stand H-30821





Démolition respectueuse de l'environnement pour les stades de la Coupe du Monde 2014 au Brésil

En utilisant les pulvérisateurs Atlas Copco, Arcoenge Ltda, de Butantā au Brésil, assure la réutilisation du béton et des armatures de l'ancien stade Fonte Nova à Salvador, dans l'état de Bahia.

La réhabilitation et la transformation des stades pour la Coupe du Monde de football de 2014 avancent à grand train. Selon les estimations de la société LCA Conseil, les investissements en travaux de génie civil devraient s'élever à 5,6 milliards R\$ (3,3 milliards \$). Ce montant inclut tous les travaux de réhabilitation et de construction de fond en comble d'une série de 12 stades en partie tout neufs. Cette infrastructure pérennisera des complexes sportifs pour les générations futures.

Depuis août 2010, la démolition de l'ancien stade Fonte Nova à Salvador, l'une des douze villes hôtes de la Coupe du Monde de 2014, mise sur la technologie des pulvérisateurs de démolition et de broyage Atlas Copco BP 2900, DP 2800 et

DP 2000. Ces outils se distinguent par leurs caractéristiques multifonctionnelles, la puissance de leur mécanisme de rotation

hydraulique, la forme droite de leurs mâchoires et des lames de coupe similaires à des pinces de démolition. Associées à une rotation sur 360°, ces caractéristiques font de cet équipement le choix idéal pour des opérations de démolition respectueuses de l'environnement.

Ceci est mis en évidence par la capacité des

pulvérisateurs utilisés au stade de Fonte Nova d'assurer non seulement les tâches de démolition primaire et secondaire mais aussi de couper les armatures attachées à la structure d'origine du stade. «Le béton passe au broyage alors que les armatures vont directement au recyclage», explique José Virgilio Mazza Batista, ingénieur de production d'Arcoenge Ltda, la société



chargée de réaliser la démolition du stade au Bahia.

Selon les experts, l'utilisation de ce type d'équipement est devenue essentielle pour une gestion des travaux de génie civil respectueuse de l'environnement car il permet

> Mini excavatrice Excavatrice

Excavatrice sur pneus Chargeur sur roues

Tombereau (camion articulé)





112, rue Prévost

de récupérer séparément le béton et les armatures et donc d'optimiser les procédures de recyclage. «Le béton démoli, broyé et accumulé par les pulvérisateurs est transféré à des installations de broyage mobiles sur le site de construction pour y être broyé à la granulométrie et à la forme cubique requises pour l'utilisation dans les fondations, remblais ou lits d'asphalte», explique monsieur Batista.

Les armatures, quant à elles, sont récupérées par une organisation locale qui les confie à des entreprises sidérurgiques multinationales. «Les entreprises de ce secteur n'ont considéré prendre en charge l'opération de démolition que dans l'optique de pouvoir récupérer en échange les armatures, ce qui n'entrait pas en compte car elles ne disposaient pas de l'expertise et du savoir-faire technique requis en matière de démolition», ajoute Marcelo Camargo, directeur commercial de la division Outils de Démolition d'Atlas Copco. Selon lui, le savoir-faire de l'entrepreneur est un élément clé pour assurer une bonne performance de l'équipement de démolition.

Ensemble, les trois pulvérisateurs

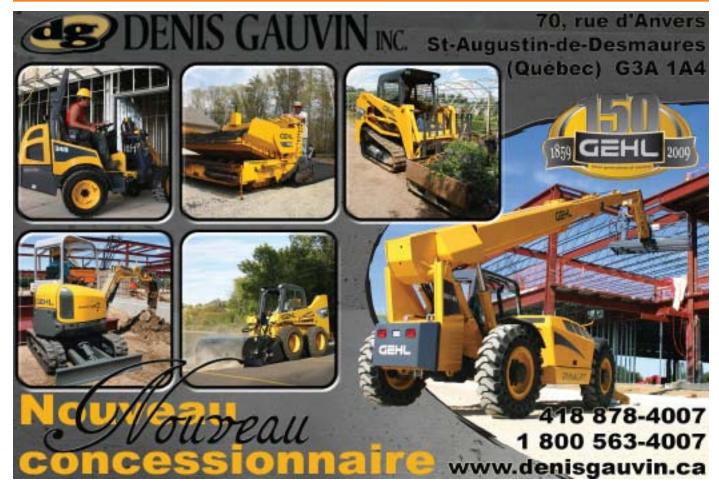


utilisés par Arcoenge Ltda dans la démolition du stade Fonte Nova peuvent en tout silence venir à bout de près de 150 m³ de béton par jour, comme l'a constaté monsieur Batista. «Le bruit émis par le broyage de la matière est imperceptible par rapport à celui des pelles de 38 t qui portent les pulvérisateurs», ajoute-t-il.

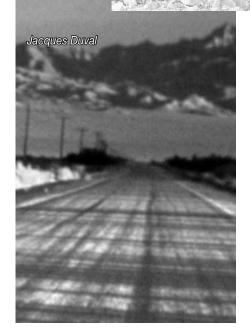
Les pulvérisateurs ont été utilisés

jusqu'aux derniers jours des travaux de démolition fin décembre. Ils ont ensuite été transférés à un autre site de construction d'Arcoenge Ltda pour démontrer une fois de plus comment pouvoir réaliser une démolition de manière responsable et respectueuse de l'environnement.

Source: Atlas Copco stand C-6657



Vieillir comme un bo



pas trop éloignée de la première mouture. Ainsi, le Murano se reconnaît au premier coup d'œil avec son pare-brise incliné, sa calandre et ses phares atypiques. Même chose pour la partie arrière qui est demeurée aussi extravagante. Lors de son introduction, on se rappellera qu'il était difficile de cataloguer le Murano. S'agissait-il d'un utilitaire sport ou d'une



les plates-bandes des Honda Crosstour, Mazda CX-7, Subaru Outback et Toyota Venza. Mais, ce qui détonne davantage est de savoir que le Murano fait hésiter les acheteurs de BMW X3, Lexus RX350 et Volvo XC60 qui feraient volontiers le saut chez Nissan si le Murano arborait un écusson de la division de luxe Infiniti. À ce propos, son cousin EX35 d'Infiniti est



Nissan est actuellement l'un des constructeurs les plus imaginatifs de l'industrie. Au cours des dernières années, la marque japonaise n'a pas eu peur d'innover en nous présentant la Leaf, le Juke et le Cube. Mais, cette audace ne date pas d'hier. Lors de l'introduction du Murano en 2003, qui aurait cru que ce véhicule connaîtrait une carrière aussi prolifique et durable. À l'époque, les mauvaises langues ne se gênaient pas pour dire que ses lignes

familiale nouveau genre? S'il est maintenant établi qu'il est un multisegment à part entière, il faut savoir qu'il a été l'un des modèles à l'origine de la désignation de cette catégorie fourre-tout. Ne sachant comment classer ce véhicule génétiquement modifié, les américains ont inventé le terme «crossover».

Il joue sur tous les tableaux

Dû à son style et son comportement rou-



plus petit que le Murano et s'adresse à une autre clientèle. D'ailleurs, il faut savoir que le Murano a été élaboré sur la plate-forme des Altima et Maxima tandis que l'EX35 emprunte celle des modèles 370Z et G37. Ce qui explique que le Murano est à la base un véhicule à traction avant alors que l'EX35 adopte plutôt le tempérament d'une propulsion.

Sous le capot, le V6 de 3,5 l a vu sa puissance abaissée à 260 chevaux cette année



se démoderaient rapidement. Pourtant, huit ans plus tard, la silhouette du Murano demeure à l'avant-garde et représente une référence stylistique. Si on ne l'avais jamais vu sur nos routes, on pourrait croire qu'il s'agit d'un tout nouveau véhicule voire un prototype. J'exagère? À peine.

Le Murano a été renouvelé il y a deux ans. Cette deuxième génération ne s'est



tier, il ne fait aucun doute que le Murano est un mutisegment sport. Il est cependant ardu de lui trouver un concurrent direct. Sa gamme de prix et sa motorisation V6 en font un rival des Ford Edge, Honda Pilot et Toyota Highlander. Par contre, ses dimensions et son habitacle conçu pour cinq passagers, sans oublier sa tenue de route, lui permettent également de jouer dans



alors que Nissan annonçait 265 chevaux en 2009 et 2010! Même s'il partage son moteur avec l'EX35, noblesse oblige, celui du Murano développe 32 chevaux de moins que celui de l'Infiniti. Malgré un rapport poids/puissance à l'avantage du EX35, le Murano talonne de près son cousin lors d'un sprint de 0 à 100 km/h. Moins rapide, il est cependant moins gourmand en ville.

Sur l'autoroute, leur consommation est nez à nez. Outre des réglages de moteur différents, cette économie en carburant s'explique en partie par le fait que l'EX35 confie ses déplacements à une boîte semi-automatique alors que le Murano utilise une ingénieuse boîte automatique à variation continue (CVT). Mais une chose est sûre, il ne s'agit pas d'un utilitaire sport puisque ce rôle appartient au Pathfinder avec son châssis en échelle et sa transmission avec boîte de transfert et deux gammes de vitesse.

Un seul rouage au catalogue

À l'instar de plusieurs véhicules à traction intégrale sur le marché, le rouage du Murano n'est pas à prise permanente. Pour des raisons d'économie d'essence et de coût de fabrication, il s'agit d'une traction intégrale à temps partiel. Ainsi les roues arrière sont motrices au démarrage ou lorsque le véhicule circule sur une chaussée glissante. Une fois la vitesse de croisière atteinte, la puissance est dirigée seulement aux roues avant. Pour une meilleure maîtrise dans les virages, le rouage intégral transférera au besoin le couple du moteur de l'essieu avant à l'essieu arrière. Le Murano strictement à roues avant motrices, il a été supprimé du catalogue à la fin de 2008. Mais, il est encore proposé aux États-Unis. Quant au fameux modèle cabriolet, cette bibitte n'est offert pour l'instant que chez nos voisins du sud.

Le Murano offre un poste de conduite inspiré d'une berline sport de luxe. Mais, ce que je retiens : le confort de ses baquets et la bonne emprise sur le volant. Mais, ne nous racontons pas d'histoire. Le Murano n'est pas aussi sportif qu'un EX ou un X3, ni même qu'un Crosstour. Cependant, le comportement routier est plus agréable que les Edge, CX-7 et Venza. Qui plus est, son freinage est extrêmement efficace et pourrait faire honte à certaines berlines sport de luxe. Sur mauvais revêtement la cabine pourrait être mieux insonorisée mais cette dernière est mieux calfeutrée



Type: multisegment

Moteur: V6 – 3,5 l – 24 soupapes

Puissance - Couple : 260 hp @ 6000 tr/min - 240 lb-pi @ 4000 tr/min

Transmission : automatique à variation continue, rouage intégral

Direction: à crémaillère, assistée

Suspension : av indépendante / arr indépendante Freins : av disque / arr disque - ABS

Accélération 0-100 km/h: 9,3 s







	Nissan Murano	Mazda CX-7	Ford Edge
Empattement :	282 cm	275 cm	282 cm
Longueur:	479 cm	468 cm	468 cm
Largeur:	188 cm	187 cm	193 cm
Hauteur:	173 cm	165 cm	170 cm
Poids:	1884 kg	1818 kg	1935 kg
Puissance :	265 hp	244 hp	285 hp
Pneus de série :	235/65R18	235/60R18	245/60R18
Réservoir de carburant :	82 I	69 I	72 I
Capacité de remorquage :	1588 kg	907 kg	1588 kg

qu'à ses débuts. Côté habitabilité, même si la banquette arrière divisée 60/40 permet de multiples configurations, le coffre à bagages est moins volumineux que la plupart de ses concurrents.

En terminant, il est curieux que Nissan s'entête à ne pas offrir de multisegment

avec trois rangées de sièges afin de rivaliser avec la concurrence et répondre aux besoins d'une clientèle de plus en plus nombreuse.









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

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

Ancienne adresse	
Nom:	
Compagnie :	
Adresse:	
Province/Code Postal :	
Nouvelle Adresse	
Nom:	
Titre:	
Compagnie :	
Adresse:	
Province/Code Postal :	
Télécopieur :	

Orbite produit sa première tonne d'alumine

La société Exploration Orbite est heureuse d'annoncer qu'elle a produit avec succès, en avance sur son calendrier de production et selon ses prévisions budgétaires, sa première tonne d'alumine de haute pureté. C'est à son usine-pilote de Cap-Chat, au Québec, que cette première tonne a été produite suivant un procédé breveté qui représente une avancée technologique de première importance.

«La production d'une première tonne d'alumine de haute pureté constitue une percée majeure pour Orbite,



De g.à d.: Alex Sergerie (technicien opérateur), Eugène Barriault (technicien entretien mécanique), Joël Fournier (vice-président Technologies), Alain Dugas (technicien opérateur), Kevin Pelletier (technicien opérateur), et Jean Gosselin (contremaître)

car elle valide en tous points et à grande échelle, le procédé innovateur développé au cours des dernières années. Il s'agit d'une étape majeure vers la mise en place d'une usine de production industrielle d'alumine métallurgique et d'une usine d'alumine de haute pureté à très forte valeur ajoutée. Nous sommes conséquemment très confiants quant à l'avenir de la Société et de ses produits puisque les résultats obtenus ont dépassés nos attentes. Les progrès récemment réalisés représentent l'aboutissement de plusieurs années de préparation et d'efforts. Il s'agit ici d'une réussite particulièrement éloquente pour l'équipe d'Orbite à Cap-Chat», a déclaré le président d'Orbite, Richard Boudreault.

La production de cette première tonne d'alumine a aussi permis de valider favorablement les hypothèses principales de coût de production ainsi que la grande efficacité des procédés industriels utilisés et de leur performance sur le plan environnemental. Cette première étape a surtout permis d'identifier et de valider des innovations technologiques qui viendront bonifier encore davantage le processus de production et qui seront déposées prochainement pour être brevetées.

Rappelons que l'alumine métallurgique qui proviendra d'Orbite est destinée principalement aux dix alumineries québécoises qui génèrent 12% de la production mondiale d'aluminium. À ce jour, l'aluminium produit au Québec implique l'importation de plus de 6 millions t/an d'alumine métallurgique, ce qui représente 3 milliards \$/an ou

environ 3% du PIB du Québec. C'est ce marché que vise directement l'alumine métallurgique d'Orbite.

Quant à l'alumine de haute pureté, le marché est en croissance rapide avec des prix pouvant aller aujourd'hui jusqu'à 300 \$/kg. Par ailleurs, les applications pour ce type d'alumine sont multiples : fabrication de saphirs et de rubis artificiels pour les systèmes de communications par fibres optiques, substrats pour circuits intégrés et diodes électroluminescentes (DEL), revêtement de cônes de missiles et biocéramiques pour prothèses et implants ne sont que quelques exemples. Les lampes DEL représentent une part de marché grandissante puisque la demande pour ce genre d'éclairage domestique, commercial et automobile est en constante croissance.

Les prochains mois seront consacrés au bon fonctionnement de l'usine-pilote, à la R&D ainsi qu'à la préparation d'une première usine industrielle d'au moins 500 tonnes métriques/jour d'alumine métallurgique. Par ailleurs, lorsque l'usine-pilote aura complété son mandat, sa production sera orientée uniquement vers l'alumine de haute pureté.

Une portion de l'alumine métallurgique éventuellement produite par l'usine-pilote durant la phase de pilotage pourrait également être expédiée vers une aluminerie québécoise afin d'être intégrée dans ses opérations sur une base expérimentale.

Source: Exploration Orbite V.S.P.A. inc.

FREIGHTLINER M2 112V neuf,

moteur MBE4000 435 hp @ 1900 tr/min, transmission automatique Allison 4500RDS 6 vitesses, essieux 20 000 lb avant/ 46 000 lb arrière, différentiels vérouillables.

Équipements à neige LAROCHELLE neufs: benne 4 saisons en U 14 pieds (épandage à gauche), gratte avant (au choix du client), harnais à attache rapide, aile de bordage, contrôle d'épandage électronique, contrôle de cabine type «joystick», pompe à piston.

Prix sur demande.

A vendre : camion A neige neuf

AUTRES CAMIONS À NEIGE NEUFS EN PRODUCTION ÉGALEMENT DISPONIBLES Communiquez avec Larochelle Équipement Inc. (sans frais) 1-877-657-8222 • www.larochelle.ca



TROJAN 1981 modèle 1900, 9764 h, moteur Detroit Diesel refait à neuf (400 h), benne 2 v3.

Prix: 16 500 \$ Demandez Jacques Lachance 418-856-1765



Compresseur à air SULLIVAN 2002, 375 cfm. Autres modèles disponibles. Prix sur demande Accessoires Outillage Limitée

Téléphone: 1-800-461-1979

KENWORTH T470 2011 neuf. moteur Cummins ISL9 380 hp @ 1900 tr/min. transmission automatique Allison 4500RDS 6 vitesses, essieux 20 000 lb avant / 46 000 lb arrière, différentiels vérouillables. Équipements à neige LAROCHELLE neufs: benne 4 saisons à plancher relevant 14 pieds (épandage à gauche), gratte avant (choix du client), harnais entièrement détachable (harnais avant et aile), aile de côté, contrôle d'épandage électronique, contrôles à air et pompe à piston. Prix sur demande.

AUTRES CAMIONS À NEIGE NEUFS EN PRODUCTION ÉGALEMENT DISPONIBLES Communiquez avec Larochelle Équipement Inc. (sans frais) 1-877-657-8222 • www.larochelle.ca



CLARK C35 2003, cap. 7000 lb, moteur propane, mât 3 sections 85"/182", sideshift, cabine (manque 1 porte), moins de 1000 heures d'utilisation au compteur. 13 900 \$ Robert, Tél. 514-951-1800 www.jrservice.ca



Balai aspirateur JOHNSTON 605 2001, sur châssis STERLING SC7000.

Accessoires Outillage Limitée

Téléphone: 1-800-461-1979

Prix: 62 500 \$



Balai aspirateur JOHNSTON 610 2001, sur châssis FREIGHTLINER FC7000.

Prix: 68 000 \$

Accessoires Outillage Limitée

Téléphone: 1-800-461-1979











Agenda

2011 Quebexpo - ALQ/CRA 22 mars et 23 mars 2011 Saint-Hyacinthe, QC Canada

CONEXPO-CON/AGG & IFPE

22 mars au 26 mars 2011 Las Vegas, NV États-Unis

20th Annual NASTT No-Dig Show 26 mars au 31 mars 2011 Washington, DC États-Unis

INTERMAT Middle East

28 mars au 30 mars 2011 Abu Dhabi, Émirats arabes unis

Journée Expo-Bitume, salon d'équipements en construction routière

31 mars 2011 Saint-Hyacinthe, QC Canada

The Brazil Road Expo

4 avril au 6 avril 2011 Sao Paulo, Brésil

SMOPYC 2011

5 avril au 9 avril 2011 Zaragosse, Espagne

ExpoCam 2011 avril au 9 avril 2011 Montréal, QC Canada

TOITech 2011

12 avril et 13 avril 2011 Montréal, QC Canada

2º Congrès annuel de l'AQEI 21 avril et 22 avril 2011 Mont-Tremblant, QC Canada

wat + WASSER BERLIN INTERNATIONAL

2 mai au 5 mai 2011 Berlin, Allemagne

Journée technique de l'APOM

6 mai 2011 Dorval, QC Canada

Canadian Fleet Maintenance Seminar (CFMS)

9 mai au 11 mai 2011 Toronto, ON Canada

Expomatec Espagne 2011 17 mai au 22 mai 2011

Madrid, Espagne **WINDPOWER Conference & Exhibition**

22 mai au 25 mai 2011

Anaheim, CA États-Unis

2011 International Bridge Conference® 5 juin au 8 juin 2011 Pittsburgh, PA États-Unis

2nd International Rental Exhibition (IRE)

7 juin au 9 juin 2011 Amsterdam, Pays-Bas

AORS Municipal Trade Show 8 juin et 9 juin 2011

Kitchener, ON Canada

Journée technique de l'APOM

9 septembre 2011

Lévis, QC Canada

APEX 2011

14 septembre au 16 septembre 2011

Maastricht, Pays-Bas

IndiaBuild

15 septembre au 17 septembre 2011

New Delhi, Inde

Expo-Paysages

16 septembre et 17 septembre 2011 Saint-Liboire, QC Canada

ICUEE - The International Construction & Utility Exposition

4 octobre au 6 octobre 2011 Louisville, KY États-Unis

WaterSmart Innovations Conference and Exposition

5 octobre au 7 octobre 2011 Las Vegas, NV États-Unis

Atlantic Heavy Equipment Show

29 mars et 30 mars 2012 Moncton, NB Canada

INTERMAT

16 avril au 21 avril 2012

Paris, France

DEMO International® 2012 20 septembre au 22 septembre 2012 Saint-Raymond, QC Canada

Bauma 2013

15 avril au 21 avril 2013 Munich, Allemagne



SMOPYC



HEAVY EQUIPMENT SHOW





UNE PREMIÈRE AU QUÉBEC!

SALON D'ÉQUIPEMENTS EN CONSTRUCTION ROUTIÈRE

En route vers le salon... Nous vous y attendons :

Détails sur le site www.bitumequebec.ca ou au 450 922-2618, poste 1

La date : le jeudi 31 mars 2011, de 8 h à 17 h Le lieu : Centre des congrès de Saint-Hyacinthe

Organisé par Bitume Québec

Laissez-passer gratuit!2





Le choix des professionnels

pour l'équipement spécialisé



DISTRIBUTEUR DES PRODUITS



LES PROVINCES MARITIMES ET L'ONTARIO

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 www ajoute une nouvelle dimension à la location conventionnelle d'outillage. En effet, wous fait bénéficier du support technique offert par son distributeur autorisé 💯 et 🕮, 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.



Epandeur à colasse Rosco Maximizer III



Niveleuses LeeBoy 685, 705 et 785



Venez nous rencontrer à un de ces éveni





658-3013

QUEBEC (Siège Social) 600 tue Ligner, Queboc

MONTREAL

LAVAL

MONETON 485 Vaniure Dr. Mondan TORONTO

