InfraStructures

CONSTRUCTION • TRAVAUX PUBLICS • RESSOURCES NATURELLES

Volume 25 • Numéro 9 • Octobre 2020

POUR UN TRAVAIL
IRRÉPROCHABLE !

CHASSE-NEIGE
OH4400PH
VERSATILITÉ SANS DÉBARQUER

Le chasse-neige le plus polyvalent de la gamme des produits CÔTÉ, le **OH4400PH** offre la configuration de déblaiement dont vous avez besoin du bout des doigts sans descendre de votre **véhicule.**

MANUFACTURIER
D'ÉQUIPEMENT DE DÉNEIGEMENT ET DE DÉGLAÇAGE

PATENT PENDING
★ Produit en instance de brevet ★
TOUS DROITS RÉSERVÉS

CHASSE-NEIGE
KL6500HD

Grâce à son nouveau système **d'auto nivellement,** Il atteint un **niveau supérieur en** matière de **robustesse, de versat**ilité, mais **surtout... en facilité** d'entretien.

CÔTÉ ®

Prêt pour la neige, depuis 1929

DÉCOUVREZ NOS PRODUITS SUR

www.w-cote.com

450-691-2967

info@w-cote.com

InfraStructures

CONSTRUCTION • TRAVAUX PUBLICS • RESSOURCES NATURELLES

Volume 25 Numéro 9
Octobre 2020

ÉDITEUR
Jean-François Villard
editor@infrastructures.com

COLLABORATEURS
Jacques Duval
Phillip Lavigne
Robert Marenger
montreal@infrastructures.com

VENTE DE PUBLICITÉ
ventes@infrastructures.com

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

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

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

Nous vivons une période préoccupante. Les effets de la Covid-19 ont jeté une ombre sur nos vies personnelles et professionnelles. Dans le climat actuel, la clarté et la confiance peuvent sembler de plus en plus rares mais vous pouvez toujours compter sur le magazine InfraStructures pour vous fournir les éléments importants de l'actualité dans tous les secteurs de l'industrie.

Malgré l'annulation ou le report de nombreux événements dûs à la situation sanitaire, notre équipe dévouée et bien informée a regroupé pour vous des textes qui vous tiendront au courant des tendances et des derniers développements présentés par les manufacturiers du monde entier.

Vous pouvez également consulter le site Web www.infrastructures.com qui comporte des milliers de pages d'information, des vidéos accompagnant certains articles et des liens vers les sites Web de centaines d'acteurs de l'industrie.

Pour les fournisseurs, le magazine InfraStructures, sur papier ou en ligne, demeure la meilleure façon de rejoindre les utilisateurs d'équipement dans tous les secteurs de l'industrie partout au Canada.

Bonne lecture!

En page couverture : bien que le diesel demeure la force dominante dans le secteur de la collecte des matières résiduelles et du recyclage, les véhicules fonctionnant au gaz naturel (GNC ou GNL) ont grugé une bonne part du marché au cours des dernières années. Si la tendance se poursuit, 2020 s'annonce comme une année charnière qui marquera la venue de l'électricité comme alternative viable aux carburants fossiles.

Mack Trucks débute la production du Mack® MD

La nouvelle série de camions de poids moyen Mack® MD est maintenant en pleine production à l'usine de Mack Trucks dans la vallée de Roanoke, en Virginie.

Le Mack MD6, un modèle de classe 6, et le MD7, un modèle de classe 7, ont commencé à sortir de la chaîne le 1er septembre dernier en vue de leur livraison aux concessionnaires et aux clients.

Mack a investi 13 millions $US (17 millions $) pour créer la nouvelle Roanoke Valley Operations (RVO).

«Chaque membre de l'équipe RVO est très fier de travailler sur le site où sont construits les véhicules utilitaires moyens Mack», déclarait Antonio Servidoni, vice-président des opérations pour les véhicules utilitaires moyens de Mack. «Nous construisons déjà les camions Mack de la série MD selon les mêmes normes de qualité que notre gamme de produits lourds.»

Disponibles en configuration 4x2, les modèles MD6 et MD7 sont dotés d'un faible rayon de braquage pour une meilleure maniabilité dans les environnements urbains et sur les chantiers. La cabine de la série MD a une longueur de 262 cm du pare-chocs à l'arrière de la cabine (BBC), le meilleur de l'industrie. Mack s'est inspiré du style audacieux de la cabine, du capot et de la grille du Mack Anthem®, le modèle de prestige de Mack. La série Mack MD sera soutenue par le vaste réseau de concessionnaires de Mack.

Source: Mack Trucks

bauma CONEXPO INDIA reporté à février 2021

Le principal salon professionnel du nord de l'Inde pour la machinerie et l'équipement de construction est reporté en raison de la COVID-19. Initialement prévu du 3 au 6 novembre 2020, le salon international des machines de construction, des machines pour matériaux de construction, des machines minières et des véhicules de construction, bauma CONEXPO INDIA, se tiendra désormais du 23 au 26 février 2021 à Gurugram/New Delhi.

Compte tenu de l'escalade de la pandémie ainsi que des restrictions de voyage nationales et internationales imposées par le gouvernement indien, la reprogrammation du salon est une décision stratégique. La décision de reporter l'événement vient après avoir évalué la situation du marché à la suite de l'effet de la pandémie de coronavirus.

Bhupinder Singh, PDG de bC Expo India Pvt. Ltd. a donné des éclaircissements sur la décision de reprogrammer le salon : «Nous avons pris la décision de reporter bauma CONEXPO INDIA après une évaluation approfondie du marché et une consultation avec nos principales parties prenantes. Ce report est dans l'intérêt des exposants et des visiteurs.»

La décision a été soutenue par Arvind K. Garg, président du groupe de travail «bauma CONEXPO INDIA» et vice-président exécutif et chef du département «Construction and Mining Machinery Business» de Larsen & Toubro Ltd : «Nous sommes dans une situation sans précédent qui a considérablement affecté notre industrie. Cette décision de reprogrammer le salon bauma CONEXPO INDIA est conforme aux

commentaires que nous avons reçus de nos parties prenantes importantes – les exposants et les clients».

bauma CONEXPO INDIA est l'événement industriel le plus important de l'industrie en Inde avec une surface d'exposition de 195 000 m². La dernière édition de bauma CONEXPO INDIA, en décembre 2018, a attiré 668 exposants de 26 pays et 39 173 participants d'Inde et des pays voisins. bauma CONEXPO INDIA se tient normalement tous les 2 ans.

Source: Messe München

L'OMC publie un rapport cinglant : les arbitres internationaux se rangent du côté du Canada

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) publiait récemment son rapport final qui donne raison à l'industrie canadienne du bois d'œuvre. Dans son rapport de 226 pages, un panel international de l'OMC a estimé que pratiquement toutes les raisons avancées par les États-Unis pour imposer des droits compensateurs sur les importations de bois d'œuvre résineux en provenance du Canada sont infondées. Selon le rapport de l'OMC, l'USDOC a, à plusieurs reprises, omis de fournir des preuves ou des motifs pour ses décisions et, dans la plupart des cas, les preuves disponibles étaient expressément contraires à son analyse et à ses conclusions.

L'industrie du bois d'œuvre du Centre du Canada, qui représente le Québec et l'Ontario, s'est toujours engagé en faveur d'un accès libre et sans entraves au marché américain. Le bois d'œuvre du Québec et de l'Ontario n'est pas subventionné, et la politique américaine de gestion du commerce du bois d'œuvre ne sert qu'un nombre restreint d'intérêts américains, tout en ayant un impact négatif sur les fabricants canadiens, les consommateurs américains et les millions de travailleurs américains œuvrant dans le secteur de la construction résidentielle.

Préoccupé par l'augmentation des prix du bois d'œuvre et les développements inquiétants qui pourraient nuire au secteur du logement et, par conséquent, à l'économie américaine dans son ensemble, Gerald (Jerry) Howard, directeur général de la National Association of Home Builders (NAHB) des États-Unis, dans une lettre du 7 août 2020, a exhorté le président Trump à «mettre fin aux droits de douane s'élevant à plus de 20% sur les expéditions de bois d'œuvre canadien aux États-Unis.»

Les États-Unis ne peuvent pas produire une quantité suffisante de bois d'œuvre pour répondre à la demande intérieure. Année après année, les importations de bois d'œuvre résineux en provenance du Canada dépassent les 30%.

Les tribunaux internationaux ont toujours donné raison au Canada dans un litige qui s'étend sur plusieurs décennies. Le dernier rapport arrive à la même conclusion en spécifiant que l'imposition de droits de douane est contraire aux obligations internationales des États-Unis.

Le rapport de l'OMC a examiné les exportations de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec. Dans chacune de ces provinces canadiennes, le gouvernement provincial est le principal propriétaire des forêts et décide des conditions de

vente du bois sur pied.

L'USDOC évoque des subventions en rejettant les engagements canadiens en faveur d'une sylviculture durable et respectueuse de l'environnement. L'USDOC insiste en effet pour que les forêts canadiennes soient privatisées puis vendues par des propriétaires privés à des conditions strictement commerciales. Au Canada, les gouvernements considèrent les forêts comme un patrimoine, une ressource qui ne devrait pas appartenir à un seul intérêt mais qui devrait être protégée pour le bien public et des intérêts plus larges. Les États-Unis qualifient de subventions injustes toute intervention gouvernementale en faveur d'une sylviculture durable.

Les dirigeants de l'industrie du bois d'œuvre du Québec et de l'Ontario profitent de l'occasion pour remercier le gouvernement fédéral canadien pour sa position forte basée sur des principes solides lors des procédures de l'OMC, et ont également exprimé l'espoir que le gouvernement fédéral continuera à reconnaître l'importance de soutenir l'industrie des produits forestiers, un pilier essentiel de l'économie canadienne, pendant ce long et coûteux différend.

Source: Conseil de l'industrie forestière du Québec

Le système de capteurs Hilti offrent une solution pour la surveillance du béton

Hilti dévoilait récemment sa solution Hilti Concrete Sensors pour aider les entrepreneurs à mesurer et à prévoir plus précisément les performances du béton. Ce système unique comprend un ensemble d'appareils connectés, une application mobile facile à utiliser, des tests internes en laboratoire pour calibrer les mélanges de béton et des services de formation et d'assistance.

Les capteurs de béton Hilti aideront les entrepreneurs commerciaux à gérer et à simplifier la surveillance du béton, ce qui pourrait permettre d'accélérer le calendrier des projets de construction. L'utilisation de la technologie des capteurs de béton Hilti peut contribuer à apporter non seulement la productivité, mais aussi des économies de coûts par rapport aux méthodes de surveillance traditionnelles.

Un capteur encastré dans le béton fonctionne avec le logiciel facile à utiliser pour fournir des données en temps réel sur le béton pendant qu'il durcit et sèche. L'application mobile peut rapidement partager l'état de la résistance estimée, de la température et de l'humidité relative du béton. Grâce à un laboratoire interne de pointe, le mélange de béton exact peut être testé avec plus de précision, ce qui permet aux responsables de la construction de prendre des décisions plus rapides et plus approfondies, quels que soient les climats.

Consciente de l'importance de l'éducation et de la sécurité sur un chantier de construction, l'entreprise proposera également des services de mise en œuvre, de formation et de soutien sur le chantier pour les entrepreneurs et leurs équipes.

Suite à l'acquisition de l'entreprise technologique Concrete Sensors en mars dernier, cette solution étend le portefeuille numérique (IoT) de Hilti à de nouvelles et importantes applications et renforce la position de chef de file de la marque en tant que fournisseur de solutions de productivité dans le secteur de la construction.

Les capteurs de béton Hilti sont maintenant en vente dans 9 villes sélectionnées, dont Boston, San Francisco, Chicago et Vancouver, et seront entièrement disponibles aux États-Unis et au Canada à partir de janvier 2021.

Source: Hilti, Inc.

La région de Halton est la première municipalité du Canada à recevoir un prix de l'AWWA pour la qualité de son eau potable

L'American Water Works Association (AWWA) a remis à la région de Halton, en Ontario, le prix des directeurs, en reconnaissance d'un engagement exceptionnel en faveur de la qualité et du traitement de l'eau potable. Parmi les 250 fournisseurs de services d'eau et les 400 usines de traitement qui appartiennent au programme international *Partnership for Safe Water*, la région de Halton est la première municipalité du Canada à recevoir ce prix prestigieux.

«La région de Halton respecte et dépasse continuellement les normes provinciales en matière d'eau potable et cette réalisation témoigne de notre bilan», déclarait Gary Carr, président de la région de Halton. «Le partenariat pour l'eau potable est un élément important de notre engagement

à veiller à ce que nous continuions à fournir aux résidents et aux entreprises un accès fiable à la meilleure eau potable possible. Je tiens à féliciter notre équipe de traitement de l'eau pour cette importante réalisation et à la remercier pour son dévouement à la qualité, à l'amélioration continue et à la fourniture de ce service essentiel chaque jour.»

Le partenariat pour l'eau potable de l'AWWA est une collaboration entre 6 organismes de distribution d'eau potable dont la mission est d'améliorer la qualité de l'eau en optimisant l'exploitation des réseaux d'eau. Depuis que la région de Halton a rejoint le Partenariat en 2016, le personnel de la région a utilisé les processus et les outils fournis par le programme pour optimiser les performances des usines et fournir une eau potable de haute qualité au-delà des exigences réglementaires. Le prix reconnaît spécifiquement les réalisations des usines de traitement de l'eau de Burlington, Burloak et Oakville.

«L'Ontario Water Works Association félicite la région et son personnel pour leur engagement dans le partenariat, pour ses efforts d'optimisation continus et pour fournir aux clients une eau potable de la plus haute qualité possible», a déclaré Michele Grenier, directrice exécutive de l'Ontario Water Works Association, la section ontarienne de l'AWWA.

La région de Halton exploite 12 usines de traitement de l'eau et fournit chaque jour plus de 65 millions m^3 d'eau potable aux résidents et aux entreprises. La municipalité régionale de Halton dessert 580 000 résidents des villes de Burlington, Halton Hills, Milton et Oakville.

Source: American Water Works Association

Acquisition officielle de CanExcel par Maibec

Maibec annonçait récemment l'acquisition de la marque CanExel et de l'usine de production située à East River, en Nouvelle-Écosse, toutes deux appartenant à LP Building Solutions depuis plus de 20 ans. Cette transaction permet à Maibec de renforcer sa position de chef de file des systèmes de revêtements extérieurs personnalisés. Elle s'inscrit dans la stratégie d'expansion de Maibec afin de devenir un manufacturier et fournisseur incontournable au Canada et aux États-Unis pour la construction et la rénovation résidentielle et commerciale. CanExel se présentera désormais sous le nom de Maibec CanExel[MC].

Depuis plus de 40 ans, Maibec démontre son savoir-faire en offrant à sa clientèle une vaste gamme de revêtements extérieurs (lambris et bardeau) et de moulures en bois massif ainsi qu'en matériau composite, et ce, dans une palette illimitée de couleurs. L'expertise de Maibec en matière d'innovation permettra d'enrichir la gamme des produits CanExel et ainsi bonifier l'offre globale aux marchés canadiens et américains.

«CanExel s'intègre parfaitement dans l'offre produit de Maibec», affirmait Patrick Labonté, président-directeur général chez Maibec. «Il s'agit d'une marque forte et d'un produit qui fait ses preuves depuis plus de 50 ans. L'équipe CanExel de East River est enthousiaste à l'idée de joindre celle de Maibec pour développer des compléments de gammes pour Maibec

CanExel et en fait un système de revêtement extérieur complet afin de mieux servir le marché actuel et aussi conquérir de nouveaux territoires.»

Cette transaction fait suite à l'accord annoncé en février dernier par Maibec et LP Building Solutions. Elle fait d'ailleurs partie intégrante de la stratégie commerciale de LP Building Solutions à vouloir se concentrer exclusivement sur le soutien de la demande pour ses produits de revêtements préfinis, y compris le récent lancement du LP[MD] Smartside[MD] ExpertFinish[MD], sa nouvelle gamme de produits à base de fibre de bois d'ingénierie.

Source: Maibec Inc.

Des chaussées plus rigides pourraient améliorer le rendement énergétique des camions

Chaque fois que vous sentez le sol trembler au passage d'un camion, c'est en partie parce que le poids des véhicules lourds provoque une légère déviation de la surface de la route sous eux. C'est un creux suffisant pour faire une différence dans le rendement énergétique global des camions.

Une étude théorique menée par les chercheurs du Massachussetts Institute of Technology (MIT) suggère que de modifications des pratiques de revêtement routier pourraient réduire cette perte d'efficacité, ce qui permettrait d'éliminer 0,5% des émissions totales de gaz à effet de serre du secteur des transports, à un

Chargeur sur pneus Cat® 966M

Maximisez votre productivité. Minimisez vos coûts d'exploitation.

Le chargeur sur pneus 966M de Cat® allie performance, fiabilité et rendement énergétique pour maximiser votre productivité et réduire vos coûts d'exploitation.

JUSQU'À 30 % PLUS DE PRODUCTIVITÉ

- Transmission avec embrayage à verrouillage améliorant le rendement énergétique
- Balance intégrée Cat® Payload™ pour un pesage précis pendant l'opération

JUSQU'À 15 % MOINS DE FRAIS D'ENTRETIEN

- Intervalles de service prolongés:
  Huile de transmission : jusqu'à 2000 heures
  Huiles et filtres pour moteurs : jusqu'à 1 000 heures
  Filtre hydraulique : jusqu'à 1000 heures
- Points de maintenance faciles d'accès

Faites passer l'efficacité à un niveau supérieur.
Appelez votre représentant Toromont Cat ou votre succursale pour en savoir plus.

1 866 851-5342 | toromontcat.com

InfraStru TOROMONT CAT

coût minime, voire nul.

Les conclusions sont détaillées dans un article publié dans la revue *Transportation Research Record*, par le post-doctorant du MIT Hessam Azarijafari, le chercheur Jeremy Gregory et le chercheur principal du laboratoire de recherche sur les matériaux Randolph Kirchain. L'étude a examiné, état par état, les données sur les conditions climatiques, la longueur des routes, les propriétés des matériaux et l'utilisation des routes, et a modélisé différents scénarios pour les pratiques de resurfaçage des chaussées.

Ils ont découvert qu'une des clés de l'amélioration de l'efficacité énergétique est de rendre les chaussées plus rigides. Cela permet de réduire la déflexion, ce qui réduit l'usure de la route mais aussi le mouvement légèrement ascendant que le véhicule doit constamment effectuer pour sortir de sa propre dépression sur la route.

«Lorsque nous, en tant qu'individus, marchons sur la chaussée, elle nous semble parfaitement rigide. Elles ne nous répondent pas», disait monsieur Azarijafari «Mais pour les camions, ce n'est pas le cas. Il y a suffisamment de déflexion dans cette surface pour qu'une certaine quantité d'énergie soit dépensée pour surmonter le petit fossé créé en roulant.»

Ça se compare un peu à la différence entre marcher sur une surface dure et marcher sur le sable, qui demande plus d'efforts parce qu'on s'enfonce à chaque pas.

En ce qui concerne l'avenir, monsieur Kirchain indique que si les projections montrent une légère diminution des déplacements en voiture particulière au cours des prochaines décennies, elles indiquent une augmentation des déplacements en camion pour la livraison de marchandises – le genre de déplacement où la déformation de la chaussée pourrait être un facteur d'efficacité globale.

Selon les chercheurs, il existe plusieurs moyens de rendre les routes plus rigides. L'une d'elles consiste à ajouter une petite quantité de fibres synthétiques ou de nanotubes de carbone au mélange lors de la pose de l'asphalte.

Ces matériaux bon marché pourraient améliorer considérablement la rigidité des chaussées, disent-ils. Une autre façon serait d'ajuster la granulométrie des différentes tailles d'agrégats utilisés dans le mélange, pour permettre un mélange global plus dense avec plus de roche et moins de liant.

«S'il existe des matériaux locaux de haute qualité à utiliser dans le mélange d'asphalte ou de béton, nous pouvons les utiliser pour améliorer la rigidité, ou nous pouvons simplement ajuster la granulométrie des agrégats que nous utilisons pour ces chaussées», expliquait Hessam Azarijafari. «Et l'ajout de différentes fibres est très peu coûteux par rapport au coût total du mélange, mais il peut modifier considérablement les propriétés de rigidité du mélange.»

Une autre façon encore est de passer des revêtements en asphalte à ceux en béton – qui a un coût initial plus élevé mais qui est plus durable – ce qui entraîne des coûts totaux de cycle de vie similaires.

Même si les effets de la déviation de la chaussée peuvent sembler minuscules, si l'on tient compte du grand nombre de véhicules en circulation, celà se traduit par une quantité importante d'émissions au fil des ans.

La proposition pourrait se heurter à des difficultés, car la modification du mélange de matériaux dans l'asphalte pourrait affecter sa maniabilité sur le terrain, ce qui nécessiterait peut-être des ajustements de l'équipement utilisé. Mais dans l'ensemble, la mise en œuvre de ces changements pourrait, dans de nombreux cas, être aussi simple que la modification des spécifications requises par les autorités routières nationales ou locales.

La recherche a été soutenue par la *Portland Cement Association et la Ready Mixed Concrete Research and Education Foundation* par l'intermédiaire du *Concrete Sustainability Hub*.

Source: Massachussetts Institute of Technology

LBX annonce les grappins Link-Belt LSG et LCG

LBX Company LLC annonçait récemment le lancement des grappins à ferraille Link-Belt® de la série LSG et les grappins de manutention de la série LCG. Ils ont été conçus pour la manutention des ferrailles, le tri des matériaux de construction et de démolition et la manutention des matériaux en vrac.

Le grappin à ferraille LSG de Link-Belt est un grappin à peau d'orange de grande capacité et nécessitant peu d'entretien, conçu pour le traitement de gros volumes de ferraille dans les parcs à ferraille. Disponible en 4 modèles, ils comportent notamment des vérins montés à l'envers qui protègent les tiges contre les dommages et un système de protection robuste facile à retirer pour assurer l'entretien des vérins et des composants internes.

Le grappin de manutention LCG est disponible avec des dents perforées ou des dents à nervures robustes qui se ferment à un angle très plat pour faciliter le compactage des matériaux. La force de broyage maximale densifie les matériaux tandis que le système de rotation robuste résiste aux forces de recul. Le LCG est disponible en 3 modèles qui comportent notemment un seul vérin avec 2 bielles de traînée, ce qui minimise le nombre de pièces mobiles et simplifie le système hydraulique, un vérin surdimensionné qui comprend une protection de la tige, et de grands couvercles latéraux encastrés qui permettent d'accéder facilement aux composants internes.

Source: LBX Company LLC

LIQUIDATION

ÉQUIPEMENT DE PAVAGE NEUF ET USAGÉ

Pavmaster
Gilcrest

- Paveuse PavMaster 8140 année 2020
- Moteur Cummins de 74 hp Tier4 final
- Largeur de pavage 8 à 14 pieds
- Porte sous les visses d'alimentation
- Réservoir 9 tonnes de capacité
- Poids de 15 200lbs

Victory

- Balais aspirateur à recirculation d'air
- Moteur de 67 hp turbo diésel
- Ventilateur de 30 pouces de diamètre
- Réservoir d'eau de plus de 105 gallons

Balais XBroom

- **Système hydraulique**
  Avec trois pompes, chacune ne fonctionne qu'à la pression minimale requise pour supporter la charge. La première pompe active les balais de bordure, la seconde l'élévateur et la troisième le balais principal.
- **Usure du système de levage**
  Résultats : jusqu'à 10,8 millions de révolutions sur le système de levage avant reconstruction, lors du balayage des fraisages ou meulages routiers.
- **Capacité de la trémie**
  La plus grande capacité de trémie de sa catégorie. Volume total de 5,9 verges cubes avec une capacité nette utilisable de 4,9 CY.

Une entreprise suisse utilise la SENNEBOGEN 840 E pour la manutention et le traitement de la ferraille

La ferraille est souvent considérée comme le nouvel or, car l'acier peut être réutilisé presque sans perte et est le produit le plus fréquemment recyclé dans le monde. L'entreprise suisse Stahl Gerlafingen AG exploite ce potentiel, traite les vieux déchets, les fait fondre et contribue ainsi de manière significative à la réduction des émissions de CO_2 dans la production d'acier. Une SENNEBOGEN 840 E est utilisée pour le remplissage des wagons et la manutention de la ferraille.

Le terme «Urban Mining» décrit un moyen important, respectueux des ressources et de l'environnement, de ramener la ferraille d'acier de l'environnement urbain au cycle des matériaux grâce à un recyclage ciblé, et de générer de nouveaux produits sidérurgiques à partir de celle-ci. Si l'on pense aux tonnes d'acier utilisées dans les bâtiments et les infrastructures, comme les barres d'armature pour la fixation des fondations, un véritable trésor peut être récupéré lors du démantèlement sélectif des structures.

Stahl Gerlafingen AG a adopté ce principe. En traitant et en fondant les déchets, les 520 employés du site produisent chaque année 668 000 t d'acier d'armature et d'acier profilé pour la construction.

Selon l'indice suisse de la construction, le secteur affiche une tendance positive continue avec des hauts et des bas mineurs depuis 20 ans – le secteur de la construction est pour ainsi dire en plein essor.

Une partie du cycle fermé des matériaux, est maintenant assurée par la SENNEBOGEN 840 E. Les opérateurs passent facilement d'un grappin à peau d'orange à un aimant pour remplir les wagons ou trier la ferraille, après quoi les wagons roulent jusqu'à la fonderie.

Un esprit d'innovation règne actuellement dans l'industrie sidérurgique. Les premiers projets ont déjà été lancés dans le but de réduire les émissions de CO_2 dans la production d'acier afin d'atteindre les objectifs climatiques européens. Il s'agit notamment de l'utilisation de l'hydrogène pour alimenter les hauts fourneaux au lieu du charbon, ou du passage à une électricité «verte» dans le fonctionnement des fours électriques à arc.

La fusion de vieux débris contribue déjà, à elle seule, à réduire considérablement les émissions de CO_2 dans la production d'acier. Comme l'acier peut être obtenu presque entièrement à partir de ferrailles

recyclables, il est désormais possible d'éviter jusqu'à 20 millions t/an de CO_2 rien qu'en Allemagne, (950 millions t/an de CO_2 dans le monde).

L'aciérie de Gerlafingen se procure également ses matériaux par des voies de transport courtes et écologiques, dont près de 90% proviennent de Suisse et se trouvent en moyenne à moins de 90 km. En raison du volume important de ferraille par habitant en Suisse (environ 190 kg/an), il est également nécessaire pour Stahl Gerlafingen de traiter rapidement les masses de ferraille dans des cycles de manutention rapides.

«Les opérateurs alternent en 3 équipes, c'est pourquoi nous avons accordé une grande importance à une technologie simple et contrôlable», déclarait Rainer Sommer, responsable des sous-traitants chez Stahl Gerlafingen.

En collaboration avec le partenaire de vente et de service Kuhn Schweiz, son choix s'est porté sur la version diesel de la SENNEBOGEN 840 mobile, qui consomme peu de carburant et produit peu d'émissions.

Il était particulièrement important pour l'entreprise que les facteurs clés de la sécurité du maintien des opérations d'une part, et de la sécurité des conducteurs d'autre part, soient toujours assurés.

«Nous travaillons dans un cycle continu, de la ferraille à l'acier - livraison, chargement, chargement du four, fusion, pressage, finition. Si une seule roue cesse de tourner, la production s'arrête! Nous devons éviter cela dans la mesure du possible», ajoutait monsieur Sommer, «Et tant que je n'entends rien de mes opérateurs, c'est un grand éloge, et ils se sentent très à l'aise dans la machine.»

Source: SENNEBOGEN Maschinenfabrik GmbH

Adaptateur de pivot d'attelage de Stertil-Koni

Alors que les gestionnaires de flottes s'efforcent de réduire les coûts liés à l'entretien des véhicules dans un contexte économique morose, Stertil-Koni annonce un adaptateur de pivot d'attelage pour ses colonnes de levage.

L'adaptateur permet d'engager directement le pivot d'attelage d'une semi-remorque avec 2 colonnes à l'avant, tandis que les roues sont supportées par 2 autres colonnes à l'arrière. Il en résulte un système de levage à 3 points sûr, ergonomique, simple et synchronisé.

Les colonnes mobiles peuvent facilement être amenées directement à l'endroit où les remorques sont stockées –- généralement dans la cour – ce qui augmente encore l'efficacité.

Source: Stertil-Koni

Évolution des carburants utilisés pour la collecte des matières résiduelles

Les véhicules fonctionnant au gaz naturel (GNC ou GNL) ont grugé une bonne part du marché des camions diesel depuis une vingtaine d'années, mais si la tendance se poursuit, 2020 s'annonce comme une année charnière qui marquera la venue de l'électricité comme alternative viable.

Au-delà des objectifs de durabilité des entreprises, aux États-Unis, ce sont les mandats des états et des collectivités locales qui forcent la question. En juillet, 15 états et le District de Columbia ont signé un protocole d'accord pour arriver à un objectif de 100% de ventes de véhicules moyens et lourds à émissions zéro d'ici 2050. Des villes comme Los Angeles ont fait preuve d'un optimisme similaire en ce qui concerne cette technologie.

Néanmoins, de nombreux gestionnaires de flotte sont toujours réticents à franchir le pas. Selon NGV America, plus de 17 000 camions à ordures et de recyclage aux États-Unis fonctionnent au gaz naturel et ils comptent pour environ 60% des nouveaux camions en commande. Waste Management a déclaré prévoir que 75% de sa flotte de collecte pourrait fonctionner au gaz naturel comprimé (GNC) d'ici 2021, et des sociétés comme GFL Environmental et Waste Pro prévoient également des investissements en ce sens.

Si certains transporteurs s'en tiennent aux véhicules au gaz naturel, d'autres vont de l'avant avec l'expérimentation électrique.

Waste Connections a notamment fait l'acquisition de camions électriques à La Compagnie Électrique Lion, qui seront dotés de bennes entièrement électriques fabriquées par Boivin Evolution. L'entreprise a également acheté une benne électrique de Boivin, qui sera montée sur

À venir dans les prochains numéros!

Novembre	l'entretien paysager et les équipements compacts... date de tombée le 30 octobre
Décembre/Janvier	le béton et la démolition... date de tombée le 30 novembre
Février	le terrassement et la construction routière... date de tombée le 15 janvier
Mars	les nouveaux produits présentés à INTERMAT à Paris... date de tombée le 15 février
Avril	la location et les équipements compacts... date de tombée le 20 mars
Mai	les travaux publics et l'entretien des chaussées... date de tombée le 30 avril
Juin/Juillet	les composants mécaniques, les moteurs et les trains de roulement... date de tombée le 30 mai
Août	les équipements de déneigement, la viabilité hivernale... date de tombée le 15 juillet
Septembre	les grues, les plates-formes élévatrices, les nacelles et la manutention de matériaux... date de tombée le 20 août
Octobre	la collecte et la mise en valeur des matières résiduelles et le recyclage... date de tombée le 25 septembre

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

Réservez votre espace publicitaire dès maintenant!

Appelez le 514-233-1295

un châssis conventionnel au diesel pour fonctionner comme un hybride.

Comme les véhicules électriques n'ont pas de transmission, ils sont faciles à conduire, selon Patrick Gervais, vice-président du marketing et des communications chez Lion. Le fonctionnement est également plus silencieux et à l'entretien réduit.

Si l'angoisse au niveau de l'autonomie demeure un frein à l'adoption de la technologie, les véhicules électriques ont une capacité suffisante pour les parcours typiques.

Une grand site d'enfouissement avec système de collecte et de conversion du biogaz en carburant pourrait alimenter 40 camions de collecte, selon l'agence américaine EPA. En fait, comme de nombreux sites peuvent convertir le biogaz en GNC, GNL ou en électricité, le type de véhicules importe peu au final.

Solution européenne de logistique

La combinaison de chargement continu de la FlexBox de Humbaur est parfaitement adaptée secteur de la logistique. La construction légère et robuste en panneaux sandwich permet une charge utile élevée et une solidité maximale.

Avec la FlexBox montée sur un châssis-cabine standard, la hauteur du plancher de la remorque et du fourgon est uniforme ce qui facilite grandement le chargement.

Sur un châssis surbaissé Al-Ko (traction avant) avec essieu tandem et roues de 13'', la hauteur du plancher et la hauteur hors tout sont encore réduites, ce qui permet d'accéder à des zones où les fourgons conventionnels ne peuvent aller.

Source: Humbaur GmbH

nokian® TYRES

HAKKAPELIITTA TRI

Pneu polyvalent offrant la meilleure adhérence hivernale pour vos machines. Suffisamment résistant pour des années d'utilisation intensive hiver comme été, ce pneu spécialisé possède d'excellentes propriétés de freinage, d'accélération et de manœuvrabilité.

HAKKAPELIITTA LOADER

Pour rouler en tout temps. Il accomplira son travail efficacement pendant l'hiver. Une fois la saison froide terminée, grâce à sa durabilité, il sera en mesure de poursuivre sa tâche pendant la saison estivale.

800.565.2525 nokianheavytyres.com

Recyclage et stabilisation en profondeur d'une autoroute

Aux États-Unis, un train de recyclage Wirtgen a réalisé la réfection d'une autoroute sur 20 cm de profondeur en un seul passage et sans interruption de la circulation. C'était l'occasion pour la Wirtgen W 380 CRi de démontrer toute sa puissance.

La Highway 123, une autoroute à 4 voies située dans le Pickens County, fut le théâtre de la première mission de recyclage en profondeur (full-depth reclamation – FDR) mandatée par le département du transport (DOT) de Caroline du Sud. Avec jusqu'à 20 000 véhicules par jour, dont 15% de poids lourds, la réfection structurelle d'un tronçon de 11 km de longueur était devenue inévitable. Le chantier devait également servir à élargir la chaussée de 4,40 m.

«Pour cela, nous fraisons d'abord 60 cm de la bande latérale intérieure de la chaussée qui longe la voie de dépassement», indiquait Mike Crenshaw, président de King Asphalt, Inc. de Liberty, en Caroline du Sud, pour expliquer les travaux préparatoires réalisés avec 2 planeuses Wirtgen.

Lors de sa mission en Caroline du Sud, la Wirtgen W 380 CRi a recyclé la chaussée sur une profondeur de 20 cm en un seul passage et en combinaison avec le finisseur Vögele SUPER 2000-3i et le rouleau tandem Hamm HD+ 140 VV-HF.

Ce n'est qu'après ces travaux que le train de recyclage à froid est passé à l'action. La W 380 CRi a fraisé le revêtement détérioré sur une largeur de 3,80 m et une profondeur de 20 cm, en un seul passage, tout en réduisant directement le matériau en granulats et en y mélangeant 2,3% de mousse de bitume, 1% de ciment répandu au préalable et 3 à 4% d'eau.

Stabilisation durable grâce aux liants

«Lors d'un recyclage en profondeur, la stabilisation des couches recyclées avec de la mousse de bitume confère une résistance structurelle qui permet à la chaussée de résister aux sollicitations du trafic pendant des dizaines d'années», expliquait Mark Stahl, directeur Produits de recyclage pour Wirtgen Group en Amérique du Nord.

Cette résistance est également en grande partie fonction de la formulation choisie. Autrement dit : la juste quantité de liants doit être trouvée.

Avec l'équipement de laboratoire de Wirtgen – le laboratoire mobile de production de mousse de bitume WLB 10 S et le malaxeur de laboratoire WLM 30 – 6 échantillons de matériau différents avaient été testés au préalable pour définir la composition de l'enrobé la plus adaptée à ce projet. À la fin de la réfection structurelle, la W 380 CRi avait recyclé plus de 102 000 t d'asphalte avec un niveau de qualité élevé et la composition adéquate.

Le W 380 CRi peut également être mis en œuvre pour la réfection de chaussées sur des largeurs dépassant les largeurs de travail disponibles de 3,20 m, 3,50 m et 3,80 m. Dans ce cas, le recycleur recueille les fraisats des opérations effectuées précédemment et l'incorpore au processus de mélange. Grâce à une capacité de malaxage allant jusqu'à 800 t/h associée au chargement arrière sur un finisseur de routes avec l'approvisionnement adéquat et une table de finisseur, la machine est aussi capable de réhabiliter les très larges chaussées en un seul passage.

Pour Mike Crenshaw, les nombreuses possibilités d'application de la nouvelle W 380 CRi constituent un atout indéniable pour son entreprise.

Source: WIRTGEN GmbH

Mecalac lance une pelle ferroviaire compacte avec le meilleur rapport poids/puissance de levage

Mecalac présentait récemment la 216MRail, une pelle compacte dédiée à la construction et à la maintenance des voies ferrées. La 216MRail présente un rapport poids/performance de premier plan pour l'efficacité et la productivité sur les rails. De plus, la pelle est spécialement conçue pour être compacte, ce qui améliore l'agilité, la sécurité et la visibilité de l'opérateur. Sa conception se caractérise également par des commandes intuitives et une facilité d'entretien.

La pelle 216MRail dispose d'une flèche optimisée pour les applications de levage et est parfaitement équilibrée pour des performances ferroviaires optimales grâce à une conception innovante qui combine un centre de gravité abaissé et un chariot supérieur centré. La capacité de levage de la machine est inégalée, avec jusqu'à 8 t sur les rails. L'équipement a un faible poids opérationnel de 20 t et possède la même puissance que les machines qui pèsent jusqu'à 23 t. Dotée d'une transmission hydrostatique, la 216MRail se déplace en douceur et confortablement sur les rails, atteignant 30 km/h sur rail ou sur route. Elle est également dotée d'un freinage pneumatique et peut tracter une remorque.

Cette machine spécialement conçue est adaptée pour travailler sous des lignes aériennes jusqu'à 4,3 m avec le bras abaissé. La conception unique de l'équipement assure une visibilité à 360°, ce qui renforce la sécurité des opérateurs et des autres membres du personnel sur le site. La cabine double spacieuse permet d'accueillir 2 opérateurs.

La machine est disponible dans tous les pays où l'espacement des rails suit les dimensions standard de 1435 mm (4'8'') et est conforme à la future norme européenne EN15746.

Source: Mecalac

InfraStructures

est sur le Web depuis 24 ans!

Tout le contenu publié depuis août 1996 est accessible
- Instantanément,
- Gratuitement,
- Sans avoir à s'enregistrer au préalable,
- À partir du bureau, sur la route et sur le chantier!

www.infrastructures.com comporte également plusieurs vidéos et près de 1500 hyperliens vers les sites Web de fournisseurs et autres intervenants de l'industrie.

Communiquez avec nous pour discuter de stratégie!

Téléphone : 514-233-1295

La division «Béton» de Montréal Tracteur s'agrandit

Montréal Tracteur propose un vaste choix de machines pour les travaux de béton. Parmi les divers produits de sa division béton, on retrouve les marques Gomaco, Blend et Minnich.

Gomaco, une qualité supérieure

La gamme de machines Gomaco est large et variée avec des machines pour bordures et gouttières, finisseurs à béton, machines coupe-bordures et plus encore.

Aussi puissantes, polyvalentes et solides que fiables et sécuritaires, les machines Gomaco permettent une augmentation de la productivité sur les chantiers.

Blend, un béton de qualité ou que vous soyez

Ces centrales mobiles haute performance pour la production du béton sont sans aucun doute, une alternative très avantageuse, puisque, grâce au système de contrôle, la «recette» du béton est garantie à près de 100%. La distance ou le temps de trajet est oublié puisque les malaxeurs Blend sont conçus pour assurer une qualité de béton exemplaire.

Minnich, pour un béton parfait

Minnich Manufacturing est un leader de l'industrie dans la production de foreuses à goujons, de vibreur pour la pose de béton et de systèmes de surveillance des vibreurs.

Leurs produits sont toujours à la fine pointe de l'innovation et sont parmi les plus fiables au monde.

Montréal Tracteur et HMA, dédiés au service de ses clients

Montréal Tracteur Inc. a été fondée au début des années 1980 par Enzo Masciotra, et Angelo Masciotra à Montréal, au Québec.

Depuis plus de 38 ans, la société propose une vaste gamme de pièces et composants de qualité neufs, usagés ou reconditionnés ainsi que de nombreux équipements et accessoires.

Enzo Masciotra, cofondateur de Montréal Tracteur inc.

En 2012, Montréal Tracteur ouvre sa filiale HMA – Equipment Company of Canada, basée à Orangeville en Ontario.

Fondée sur les mêmes valeurs et principes, l'expertise du groupe va au-delà de la simple vente de pièces ou la location de machinerie pour s'étendre aux réparations et aux inspections hivernales de machines ainsi qu'à la formation, avec des experts de renommée internationale.

Montréal Tracteur et HMA s'engagent à fournir à leurs clients des produits performants et de qualité à des prix compétitifs. L'entreprise comprend les industries dans lesquels leurs clients évoluent et porte une attention particulière aux délais de livraison.

Les hommes et les femmes du groupe sont passionnés et animés par les valeurs d'éthique et d'intégrité, chères au groupe depuis le début.

Depuis près de 40 ans, Montréal Tracteur est fier d'être toujours dédié au succès de ses clients.

Source: Montréal Tracteur inc.

GOMACO réinvente le Curb Cadet

GOMACO a redessiné le Curb Cadet. C'est maintenant la machine à bordures la plus compacte et la plus mobile pour le formage de bordures en béton.

Muni d'un moteur diesel Kohler KDW 1404 conforme aux normes Tier 4 final, le Curb Cadet est doté d'un capot en fibre de verre moulé pour envelopper le moteur. Tous les éléments de commande du Curb Cadet ont été déplacés vers un panneau de contrôle sur la poignée pour une utilisation facile et un contrôle pratique.

Le Curb Cadet permet de coffrer des bordures en béton et d'utiliser des moules à béton de 305 mm de large par 356 mm de haut, et peut placer du béton sur des goujons ou des armatures d'acier continues. Il peut également réaliser un coffrage glissant d'un rayon de 610 mm, selon le profil de la bordure et couler à droite ou à gauche grâce à une trémie coulissante et un moule réglable. À l'intérieur de la trémie, une vis sans fin de 305 mm de diamètre par 1,43 m de long déplace le béton. Un interrupteur permet la commande automatique du vibreur qui est synchronisé avec la marche avant de la machine.

Le Curb Cadet peut être facilement et rapidement transporté d'un projet à l'autre. Il est très mobile grâce à ses roues avant directrices et à sa chenille arrière à commande hydraulique. Il atteint une vitesse de pavage de 12,2 m/min et une vitesse de déplacement de 28,3 m/min pour une meilleure mobilité sur le chantier.

Source: GOMACO Corporation

Engcon lance la campagne «Do More. Earn More»

L'environnement est de plus en plus au cœur des discussions lorsque l'on aborde la question de l'amélioration de l'efficacité et de la qualité des produits. Bonne nouvelle, nous avons tous à gagner de cette évolution. Les pelles qui en réalisent davantage en moins de temps voient leur impact environnemental réduit tandis que les entrepreneurs peuvent profiter du temps gagné pour accepter plus de chantiers, ce qui se traduit par une meilleure rentabilité et des travaux de terrassement plus respectueux de l'environnement. Engcon lance la campagne «Do More. Earn More» pour encourager l'amélioration de l'efficacité des pelles hydrauliques.

Le tiltrotateur intelligent d'Engcon, qui est une attache rapide basculante et rotative, donne une toute nouvelle dimension aux pelles hydrauliques qui peuvent effectuer des mouvements jusqu'alors impossibles. Et grâce à la gamme d'accessoires intelligents d'Engcon, les gains en efficacité sont potentiellement importants. Pour commencer, il peut être intéressant de combiner le tiltrotateur avec le système de raccordement automatique EC-Oil pour faire évoluer la pelle hydraulique et véritablement gagner en efficacité.

«L'EC-Oil est un système de raccordement automatique des systèmes hydraulique et électrique et du graissage centralisé à l'attache rapide de l'engin, sous le tiltrotateur. De plus, tous les outils hydrauliques d'Engcon (pinces, compacteurs de sol, porte-fourches et balayeuses) sont aussi à raccordement hydraulique automatique de série. En réalité, la combinaison du tiltrotateur et de l'EC-Oil constitue une révolution pour le secteur des engins», déclarait Stig Engström, fondateur d'Engcon. «Qu'il s'agisse de creuser, aplanir, former des fossés et des talus, démolir, faire de la manutention, lever, balayer ou compacter, une pelle hydraulique équipée de notre tiltrotateur et des outils de notre catalogue offre des possibilités illimitées.»

Grâce au système de raccordement automatique EC-Oil d'Engcon, l'opérateur peut rester assis en toute sécurité dans la cabine et changer d'outil, qu'il soit mécanique ou hydraulique. La sécurité et le potentiel augmentent considérablement. Les changements simples et rapides d'outils permettent en outre à l'engin d'effectuer plusieurs types de tâches en moins de temps. Les produits d'Engcon permettent par ailleurs de faire passer le godet dans des endroits difficiles et étroits en plus de réduire les manœuvres nécessaires, car le

conducteur peut faire pivoter le godet au lieu d'avoir à contourner.

«La pelle hydraulique se transforme en porte-outils avec les systèmes d'attache-rapide automatiques qui, combinées à un tiltrotateur, augmentent l'efficacité de l'engin. La campagne "Do more. Earn more" fera évoluer le terrassement dans le monde entier et nous voulons que l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Australie et l'Asie suivent les traces des pays nordiques sur la voie de l'efficacité. Mais nous ne comptons pas en rester là! Si toutes les pelles hydrauliques du monde étaient ainsi modernisées, cela représenterait d'énormes avantages pour l'environnement, mais aussi pour les entrepreneurs qui peuvent potentiellement accroître leur rentabilité», concluait monsieur Engström.

Source: Engcon

L'Unimog aide à étancher la soif

Tout le monde a soif pendant les chaudes journées d'été. Et même les fleurs et les plantes des parcs urbains et des îlots de circulation ont besoin d'eau de temps en temps – un arbre adulte a besoin de 200 l d'eau par jour de chaleur pour rester en forme.

L'Unimog Mercedes-Benz est l'outil parfait pour cela aussi. Equipé d'un bras d'arrosage de la société Ecotech d'une portée de 6,3 m, il assure un arrosage rapide et efficace.

Source: Daimler

Nouveau chargeur compact sur roues GIANT G3500

Le GIANT G3500 est prêt à faire ses débuts en Amérique du Nord. Avec un environnement de travail confortable et sûr développé pour une utilisation facile et précise, il offre aux entrepreneurs, aux sociétés de location et aux services de travaux publics la flexibilité dont ils ont besoin pour accomplir leur travail.

Le Giant G3500 offre une puissance et une capacité de levage importantes avec un encombrement réduit pour répondre aux demandes des clients qui recherchent une chargeuse agile capable de soulever et de transporter de lourdes charges.

Selon le choix des pneus, le chargeur a une largeur allant de 134 cm à 165 cm et une hauteur hors tout de 228 cm. Avec cette empreinte étroite, les chantiers restreints ne posent aucun problème, et la polyvalence de la machine favorise les applications pour une utilisation intérieure ou extérieure.

Le Giant G3500 est équipé d'un moteur diesel Kubota de 66 hp conforme aux normes d'émissions Tier 4 final. La transmission hydrostatique à 4 roues motrices de Bosch Rexroth et le blocage de différentiel commutable à 100% sur les 2 essieux empêchent la machine de perdre de l'adhérence – même sur des sols meubles, la neige, etc. Une boîte de vitesses à 2 rapports permet de se déplacer à 30 km/h de manière sûre et efficace d'un site à l'autre.

Le GIANT G3500 est disponible avec une flèche en Z ou télescopique. Une large gamme d'accessoires font du G3500 une machine polyvalente dans toutes les conditions de travail tout au long de l'année.

Source: Tobroco Machinery LLC

Asybco présente sa citerne vacuum DOT/TC 412

Asybco présente sa toute nouvelle citerne vacuum fabriquée pour le pompage de produits chimiques variés. L'entreprise de Saint-Jean-sur-Richelieu vient tout juste de la livrer à un client satisfait!

D'une capacité est de 30 280 l, elle est conçue sur un châssis semi-remorque à 4 essieux selon les normes de transport pour l'Est du Canada. La citerne est certifiée DOT/TC-412 et fabriquée en

acier Inoxydable. Une porte à ouverture pleine-grandeur, à l'arrière de la citerne, assure une vidange rapide et efficace et le panneau de contrôle est protégé dans un cabinet en acier inoxydable.

Le surpresseur de marque Hibon de 76,4 m³/min (2700 CFM) est entrainé hydrauliquement avec un système hydrostatique. La pompe en pression/succion est de marque Fruitland modèle 870. L'échelle et la rampe de sécurité sont en acier inoxydable tout comme l'habitacle pour protéger l'équipement situé à l'avant de la remorque.

Asybco est une entreprise spécialisée dans la conception et la fabrication de citernes vacuum depuis plus de 25 ans. Elle offre également une variété de services; maintenance, certification et inspection selon les normes B-620 et la vente de pièces. Asybco propose diverses produits vacuum pour les secteurs de la construction, industriel, agricole, minier, la pétrochimie et le sanitaire. Asybco est une division de Tremcar depuis 2018.

Source: Tremcar inc.

Des portées étendues pour la sylviculture

Outre les domaines d'application typiques, tels que la gestion des déchets ou la manutention de la ferraille, les pelles de manutention sont également utilisées dans l'entretien des arbres ou l'industrie du bois. Pour atteindre des portées encore plus élevées, Liebherr propose de nouvelles solutions qui sont disponibles pour ses pelles de manutention.

La LH 22 M Industry Litronic, par exemple, peut être combinée avec différentes variantes d'équipement et différents outils. La cabine de conduite avec réglage en hauteur et inclinaison en continu de 30° par commande hydraulique et le système d'attache rapide LIKUFIX® parachèvent l'ensemble. Ces caractéristiques font de la pelle de manutention Liebherr un allié indispensable pour la sylviculture.

La manutention d'arbres hauts et de branches denses constitue un défi de taille. La combinaison d'outils intégrant le Westtech-Telestufe T 4000, le système d'attache rapide hydraulique LIKUFIX®, un bras télescopique de 4 m de long et le Woodcracker® CS510 offre une portée maximale de 16,5 m. Ainsi, la pelle est en mesure de saisir les branches les plus hautes et de les manier facilement. La cabine de conduite à réglage en hauteur et inclinaison en continu de 30° par commande hydraulique, offre à l'opérateur une vue optimale de sa zone de travail. Les équipements de sécurité disponibles en option, tels que les grilles de protection robustes de la cabine et les vitres anti-chocs en verre de sécurité composite, offrent une protection supplémentaire pour les travaux forestiers et augmentent ainsi la sécurité au travail de l'opérateur.

Source: Liebherr-Hydraulikbagger GmbH

W. Côté & Fils présente 2 nouveaux types de chasse-neige

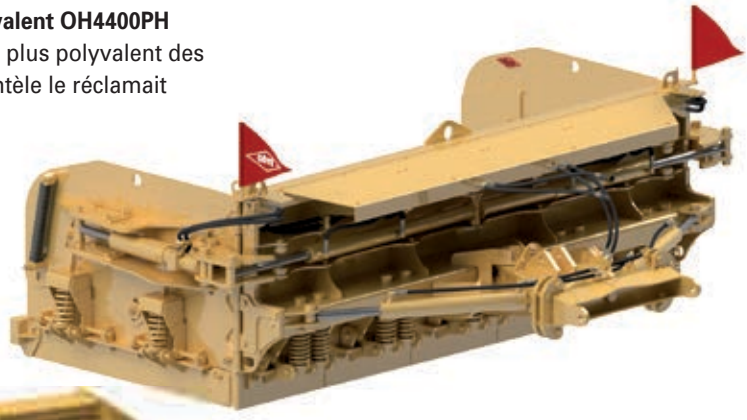
L'entreprise W. Côté & Fils ltée annonçait récemment la mise en marché de 2 nouveaux modèles de chasse-neige qui repoussent encore plus loin et plus haut les standards d'efficacité et de fiabilité dans le domaine.

Le chasse-neige pour trottoirs KL6500HD

Digne successeur du chasse-neige KL6000, ce nouveau modèle est muni d'un système d'auto-nivellement révolutionnaire. Beaucoup plus puissant que son prédécesseur, le KL6500HD est robuste, malléable, fiable et durable, comme tous les produits Côté. Peu importe l'accumulation de neige, il fera le travail soigneusement et rapidement, même dans les pires conditions.

Le chasse-neige polyvalent OH4400PH

Le OH4400PH est le plus polyvalent des produits Côté. La clientèle le réclamait depuis longtemps, mais l'attente en valait la peine. Équipé de panneaux hydrauliques, le OH4400PH permet une multitude de configurations pour un déneigement propre, rapide et efficace.



W. Côté & Fils, établie à Mercier, au sud-ouest de Montréal, au Québec, se spécialise dans la fabrication d'équipement de déneigement et de différentes pièces de machinerie. Son expertise couvre une gamme complète de produits pour les chargeurs, niveleuses, tracteurs de trottoirs et camions, et plus encore.

Source: W. Côté & Fils ltée

Le premier Mack® LR Electric entre en service au Département de l'assainissement de la ville de New York

Mack Trucks a récemment remis les clés d'un camion de démonstration Mack® LR Electric aux responsables du Département de l'assainissement de la ville de New York (DSNY), qui procéderont à des essais rigoureux en conditions réelles.

L'annonce a été faite pendant la semaine du climat NYC 2020, le plus grand sommet sur le climat qui se déroule cette année et qui est coordonné par les Nations Unies et la ville de New York.

Le DSNY est le plus grand service d'assainissement municipal du monde. Environ 10 000 t de déchets et de produits recyclables sont collectés chaque jour par plus de 6000 véhicules.

Le DSNY utilisera le Mack LR Electric dans son garage Brooklyn North 1 sur des itinéraires de collecte locaux, en évaluant l'autonomie, la capacité de charge utile, le freinage par récupération et la fonctionnalité générale du véhicule électrique à ordures dans leurs opérations.

Mack a annoncé plus tôt son intention de commercialiser le modèle LR Electric en 2021, ce qui permettra aux clients de collecter les déchets de manière plus respectueuse de l'environnement.

Le Mack LR Electric comporte 2 moteurs de 167 kW, offrant une puissance de pointe combinée de 536 hp et un couple de 5500 Nm (4051 lb pi) disponible à partir de zéro tr/min. Le véhicule est équipé d'une transmission Mack Powershift à 2 vitesses et d'essieux arrière Mack S522R de 23 580 kg. Le camion est équipé de batteries lithium-ion NMC (Lithium Nickel Manganèse Cobalt Oxide) qui sont chargées via un système de charge de 150kW, conforme à la norme SAE J1772. Tous les accessoires du modèle Mack LR Electric, y compris le système hydraulique de la benne à ordures Heil Durapack 5000, sont entraînés électriquement par des circuits de 12 V, 24 V et 600 V.

Source: Mack Trucks

La Compagnie Électrique Lion reçoit sa plus grosse commande à ce jour

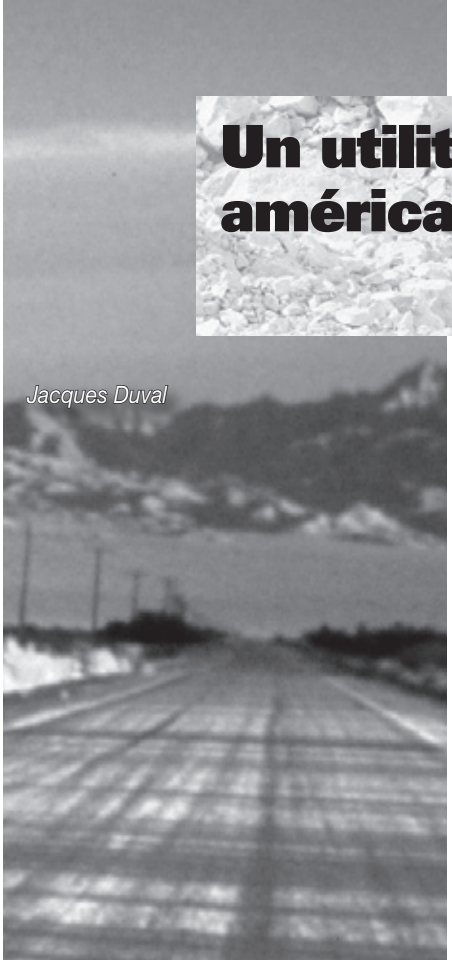
Le CN et La Compagnie Électrique Lion annonçaient récemment la signature d'un protocole d'entente pour l'acquisition de 50 camions électriques à zéro-émission par le CN pour le transport intermodal, afin de les intégrer à son parc de camions, l'un des plus importants au Canada. Ils seront notamment utilisés dans les terminaux intermodaux du CN situés dans les milieux urbains dans le but de réduire l'émission des gaz à effet de serre.

En avril 2019, le CN a lancé un projet pilote visant à mettre à l'essai des camions électriques conçus et construits sur mesure par La Compagnie Électrique Lion au Québec. Destinés au transport intermodal, ces camions à zéro-émission seront mis à l'essai dans de multiples contextes et environnements à travers le réseau du CN, allant de la livraison urbaine au service de navette de conteneurs, aux opérations portuaires. Les camions Lion ne produisent pas de pollution sonore et réduisent les émissions de gaz à effet de serre de 100 t par année sur les routes.

Le CN est un chef de file mondial du transport et un partenaire commercial majeur. Essentiel à l'économie, aux clients et aux collectivités qu'il dessert, le CN achemine annuellement en toute sécurité plus de 300 millions t de ressources naturelles, de produits manufacturés et de produits finis partout en Amérique du Nord. Le CN, en tant que seul chemin de fer à relier les côtes est et ouest du Canada à l'extrémité sud des États-Unis par un réseau ferroviaire de 31 382 km, ainsi que ses filiales contribuent à la prospérité des collectivités et au commerce durable depuis 1919. Le CN maintient son engagement à l'égard des programmes de responsabilité sociale et l'environnement.

Source: La Compagnie Électrique Lion

Un utilitaire allemand à la mode américaine



Jacques Duval

Au grand désarroi des amateurs de voitures que je suis, la Loi du plus fort sévit actuellement dans le monde de l'automobile alors que la catégorie des véhicules utilitaires exerce un rapport de force sans précédent contre le segment des voitures. En d'autres mots, nous assistons depuis quelques années à la mise à la retraite des petites et des grandes voitures au profit des utilitaires de tout acabit. Si la plupart des voitures ont le mérite de se distinguer

les unes des autres, les utilitaires ont pris la mauvaise habitude de tous se ressembler – surtout ceux au sein d'une même marque. Pour les différencier, on se fie uniquement à la taille de leur carrosserie et la découpe de leur hayon arrière - à l'équerre ou incliné.

Je me lasse de le répéter mais il me semble que les constructeurs généralistes font une gaffe monumentale en éliminant les petites voitures de leurs chaînes d'assemblage. Qui sait, une crise économique ou une crise pétrolière pourrait faire regretter à plusieurs constructeurs leurs décisions précipitées. Pour valider ces grands changements, des concessionnaires m'ont expliqué que les faibles profits engendrés par la fabrication et la

mise en marché des voitures compactes et sous-compactes ont forcé la main des constructeurs. Quant aux grandes voitures, les acheteurs traditionnels – comme les corps de police, les services gouvernementaux et les compagnies de location – préfèrent dorénavant acquérir des utilitaires lesquels s'avèrent plus logeables et plus robustes que les berlines.

Modèles à venir

Après la disparition presque totale des voitures chez Ford et Chevrolet – pour ne nommer que ces 2 marques, voilà que Volkswagen emboîte le pas en coupant court à la 8e génération de la Golf qui ne sera pas vendue en Amérique du Nord – du moins en partie puisque les versions GTi et R de la nouvelle Golf seront commercialisées chez nous. Pour remédier à la disparition de cette icône, Volkswagen entend élargir sa gamme de véhicules utilitaires en multipliant ses modèles. La première nouveauté de cette liste est l'Atlas Cross Sport dérivé de l'Atlas régulier. Par la suite, on assistera au dévoilement du Taos, un utilitaire sous-compact dont les dimensions le positionneront sous le Tiguan. À propos de ce dernier, le prochain modèle

sera remodelé en 2022 pour inclure une déclinaison Cross Sport. De même, il ne faudrait oublier l'arrivée prochaine du modèle ID.4 à propulsion entièrement électrique.

Les rivaux naturels de l'Atlas Cross Sport sont le Ford Edge, le Honda Passport, le Nissan Murano, le Hyundai Santa Fe et le Chevrolet Blazer. On serait tenter d'inclure également le BMW X6, le Mercedes-Benz GLE Coupé et le Porsche Cayenne Coupé

mais il n'en est rien puisque l'Atlas Cross Sport ne possède aucun gène de sportivité.

À vrai dire, les principaux qualificatifs que j'ai consignés dans mon calepin pour décrire l'Atlas Cross Sport sont de l'espace à profusion, une visibilité surprenante et un confort exceptionnel. En contrepartie, l'agrément de conduite est couci-couça et ce gros Volkswagen est sous-motorisé.

Think Big

Que l'on embarque à l'avant ou à l'arrière, il est facile d'accéder aux sièges grâce à l'immensité des portières et à son plancher plat – adieux les maux de dos et les courbatures! Quant au coffre à bagages, il est gigantesque.

Même si les glaces latérales et la lunette arrière paraissent exiguës, il est aisé d'évaluer les dimensions du véhicule pour circuler avec aisance dans le trafic ou effectuer une manœuvre de stationnement grâce aux formes hypercarrées de la carrosserie qui servent de points de repères.

Construit aux États-Unis à l'usine de Chattanooga au Tennessee, le comportement routier de l'Atlas Cross Sport est typiquement américain avec des réglages

de suspensions qui lissent les imperfections de la chaussée avec onctuosité. Qui plus est, la légèreté de la direction accentue cette impression d'américanisation. Somme toute, le comportement routier n'a rien en commun avec un Audi Q7.

À la recherche d'un moteur

Malgré la bonne réputation du moteur L4 2,0 l turbo de Volkswagen, il faut admettre que la puissance et le couple

s'avèrent un peu juste pour déplacer l'Atlas Cross Sport dont le poids tourne autour des 2 t. On pourrait supposer que le V6 de 3,6 l lui sied mieux. Or, ni l'un ni l'autre n'apporte une grande satisfaction.

Le rouage intégral 4Motion offre une bonne motricité dans la neige et sur la glace. Toutefois, si vous vous aventurez en terrain accidenté, méfiez-vous des bosses et des ornières car le dessous est mal protégé tandis et la garde au sol pourrait être un peu plus haute.

Fiche Technique	Volkswagen Atlas Cross Sport
Type :	utilitaire grand format
Moteur :	V6 3,6 l
Puissance / Couple :	276 hp @ 6200 tr/min / 266 lb-pi @ 2750 tr/min
Transmission :	automatique à 8 rapports
Direction :	à crémaillère, assistée
Suspension (av. / arr.) :	indépendante / indépendante
Freins (av. /arr.) :	disque / disque – ABS
Accélération 0-100 km/h :	8,5 s

	VW Atlas Cross Sport	*Honda Passport*	*Nissan Murano*
Empattement :	298 cm	282 cm	283 cm
Longueur :	497 cm	484 cm	489 cm
Largeur :	199 cm	198 cm	192 cm
Hauteur :	172 cm	183 cm	172 cm
Poids :	2042 kg	1890 kg	1836 kg
Moteur :	V6 3,6 l	V6 3,5 l	V6 3,5 l
Puissance :	276 hp	280 hp	260 hp
Boîte de vitesses :	8 rapports	9 rapports	cvt
Pneus de série :	255/50R20	245/50R20	235/65R18
Réservoir de carburant :	70 l	74 l	72 l
Capacité de remorquage (max) :	2268 kg	2268 kg	680 kg
Volume du coffre :	1141 à 2203 l	1166 à 2854 l	908 à 1897 l

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

Nominations

Jean-Marc Tardif, président de **Tardif Diesel**, est heureux d'annoncer la nomination de **Marie-Claude Boutin** au poste de directrice générale ainsi que celle de **Jean-François Alain** au poste de représentant des ventes camions neufs et usagés.

C'est avec beaucoup d'enthousiasme et une confiance pleine et entière que monsieur Tardif a confié la direction générale à madame Boutin.

Marie-Claude Boutin travaille au sein de l'entreprise depuis 20 ans, et a occupé pratiquement tous les postes, sauf celui de mécanicien ou de représentant aux ventes de camions, ce qui lui permet d'avoir une excellente vision d'ensemble de toutes les sphères de l'entreprise. Appréciée tant par l'équipe que par la direction et la clientèle, madame Boutin entend assurer, à tous les niveaux, un service à la clientèle exceptionnel.

Jean-François Alain œuvre dans la vente et le service à la clientèle depuis plus de 25 ans. C'est sa passion pour tout ce qui roule et qui a un moteur qui l'a amené à donner un nouveau virage à sa carrière en acceptant le défi aux ventes de camions neufs et usagés chez Tardif Diesel. Tout aussi passionné par les relations d'affaires, monsieur Alain s'est déjà bien intégré à l'entreprise et à sa vision du client avant tout.

Tardif Diesel est un concessionnaire des camions Western Star et Freightliner situé à Ascot Corner, au Québec.

Source: Tardif Diesel

Les Industries Spectra Premium inc. annonçait récemment la nomination de **Martin Brazeau** à titre de vice-président opérations de la division du marché secondaire de Spectra Premium.

Monsieur Brazeau s'est joint au groupe Spectra Premium en 2013 lors de l'acquisition de Richporter Technology où il occupait le poste de directeur général et dirigeait tous les aspects des opérations. Peu de temps après cette acquisition, il a eu comme mandat chez Spectra Premium d'aller s'établir à Taiwan pour superviser le développement des différentes lignes de produits dans la catégorie des pièces de gestion moteur. Au fil du temps, il est devenu responsable de toutes les opérations du marché secondaire en Asie, incluant le développement de produits, le contrôle de la qualité et la supervision des opérations de tous les fournisseurs de Spectra Premium.

Les Industries Spectra Premium conçoit et fabrique des pièces d'origine et de remplacement pour les voitures, les véhicules hors route, les camionnettes et les camions lourds.

Source: Les Industries Spectra Premium inc.

Enzo Masciotra, président de **Montréal Tracteur**, est heureux d'annoncer la nomination d'**Éric Robert** au poste de chargé de compte – Rive-Nord. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, monsieur Robert travaillera sur le terrain, en étroite collaboration avec le siège social, afin d'offrir les meilleurs services à ses clients. Son territoire s'étend de Laval à Gatineau en passant par les Laurentides. Il occupe ce poste depuis le 28 septembre 2020.

Éric Robert possède plus de 10 années d'expérience en tant que représentant des ventes et directeur de territoire. Son expérience en équipements lourds et ses solides connaissances dans diverses industries seront des atouts pour répondre aux besoins des clients de ce secteur géographique.

Montréal Tracteur est une entreprise de vente et location d'équipements lourds, de pièces et de composants. Présent à travers le Canada, le groupe possède une filiale en Ontario. Son siège social est situé à Baie d'Urfé (Montréal), au Québec.

Source: Montréal Tracteur inc.

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

PLUSIEURS AUTRES EN INVENTAIRE

NATIONAL 2015, 26 t, montée sur camion International, seulement 24 000 km
Super Équipement inc.
patrick@superequipment.com
Patrick Tremblay Téléphone: 514-237-6281

Compresseur à air SULLIVAN modèle D900Q, moteur diesel Cat 3306.
Prix sur demande
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

LARUE
PLUS ROBUSTE QUE L'HIVER
PASSIONNÉS
Depuis 1973
Performantes au plus haut niveau, les souffleuses Larue ne vous laisseront pas tomber, la neige venue. Chefs-d'œuvre d'ingénierie, elles offrent un rendement inégalé. JA LARUE, LA référence en déneigement.
INNOVATION | PASSION | PERFORMANCE
NOS MODÈLES
D25 D30 D35 D40 D45 D50 D55 D60 D65
D77 D87 D97 T60 T70 T80 T85 T95 FB
www.jalarue.com

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

Changement d'adresse

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

Ancienne adresse *(si applicable)*

Nom : _____

Compagnie : _____

Adresse : _____

_____

Province/Code Postal : _____

Nouvelle adresse

Nom : _____

Titre : _____

Compagnie : _____

Adresse : _____

_____

Province/Code Postal : _____

Téléphone : _____

Télécopieur : _____

Courriel : _____

Agenda

En raison des mesures prises dans différents pays pour contrer la pandémie due au coronavirus, il est primordial de vérifier si un événement qui vous intéresse aura bien lieu et... à quelle date.

bauma CHINA
24 novembre au 27 novembre 2020
Shanghai, Chine

Landscape Ontario CONGRESS
12 janvier au 14 janvier 2021
Passe en mode virtuel à cause de la pandemie

World of Concrete
Reporté au 8-10 juin 2021
Las Vegas, NV, États-Unis

The ARA Show
22 février 2021 au 24 février 2021
La Nouvelle-Orléans, LA États-Unis

bauma CONEXPO INDIA
23 février au 26 février 2021
Gurugram/New Delhi, Inde

***inter airport* south east asia**
24 février au 26 février 2021
Singapour

Intermat INDIA
4 mars au 6 mars 2021
Mumbai, Inde

World of Asphalt
9 mars au 11 mars 2021
Atlanta, GA États-Unis

Work Truck Show
9 mars au 12 mars 2021
Indianapolis, IN États-Unis

Atlantic Heavy Equipment Show
31 mars et 1er avril 2021
Moncton, NB Canada

stein*expo*
14 avril au 17 avril 2021
Homberg/Nieder-Ofleiden, Allemagne

INTERMAT Paris
19 avril au 24 avril 2021
Paris, France

InnoTrans
27 avril au 30 avril 2021
Berlin, Allemagne

The BIG Event Canadian Mining Expo
1er juin au 3 juin 2021
Timmins, ON Canada

Exposition de travaux publics municipaux AORS
2 juin et 3 juin 2021
Barrie, ON Canada

International Rental Exhibition (IRE) / APEX access show
15 juin au 17 juin 2021
Maastricht, Pays-Bas

Hillhead
22 juin au 24 juin 2021
Buxton, Derbyshire, Royaume-Uni

The Utility Expo
28 septembre au 30 septembre 2021
Louisville, KY États-Unis

inter airport europe
16 novembre au 19 novembre 2021
Munich, Allemagne

IFAT
30 mai au 3 juin 2022
Munich, Allemagne

Svenska Maskinmässan
2 juin au 4 juin 2022
Stockholm, Suède

World of Asphalt 2021
SHOW & CONFERENCE

SALON PROFESSIONNEL ET CONFÉRENCE SUR L'ASPHALTE

« C'était mon premier salon et ça a été une formidable expérience. Pouvoir rencontrer et discuter avec tous les fournisseurs de notre industrie a été un énorme avantage pour mon poste actuel et ma progression professionnelle. J'ai maintenant l'impression de mieux comprendre notre industrie et quels sont les fournisseurs et les technologies disponibles. Cela ajoute une excellente valeur à notre organisation. » — Jamie Bailey, Lehigh Hanson

9 au 11 mars 2021 | Atlanta, Géorgie

Inscrivez-vous pour obtenir des billets sur worldofasphalt.com

Épargnes d'hiver Takeuchi

Pour vous aider à vous préparer pour l'hiver, nous offrons un taux de financement à 0% sur 48 mois sur divers modèles d'équipement Takeuchi en stock.

Ne vous laissez pas embourber. L'offre prend fin le 31 décembre 2020.

CONTACTEZ VOTRE SUCCURSALE ÉQUIPEMENT SMS DÈS AUJOURD'HUI POUR EN SAVOIR PLUS.

ÉQUIPEMENT SMS

smsequipment.com

1 866 458 0101