7 | 2013 Le magazine destiné aux clients de Schindler Amérique du Nord

# next floor

## La technologie prend son envol

Le pouvoir des partenariats renforce nos relations d'affaires et propulse notre esprit pionnier vers l'exploration des nouvelles frontières de la technologie.

Schindler

3
**La prochaine frontière**
Un message de Jakob Züger

4
**Voici venir le soleil**
La mission Across America de Solar Impulse

12
**Succès côté sud**
Les entreprises Bissell de la Caroline du Nord

16
**BIM… un cran plus haut**
Schindler rehausse son offre de modélisation

18
**Métromobilité**
La Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority

22
**Deux frontières**
Le 712 Main : édifice iconique et historique de Houston

26
**Avant et après la tempête**
Avant, pendant et après les événements météorologiques

28
**Retour en style**
La Maryland Stadium Authority de Baltimore

31
**Dernières nouvelles**
Les nouvelles de Schindler de l'Amérique du Nord et au-delà

**Photo en couverture :** Le Solar Impulse survole la chatoyante ville de San Francisco au crépuscule. **Photo ci-dessus :** Bertrand Piccard dans la cabine de pilotage du Solar Impulse avant le décollage. Source : © Solar Impulse | Jean Revillard.

*Next Floor* est publié par Schindler Elevator Corporation, Corporate Communications North America.

Correspondance : Schindler Elevator Corporation, *Next Floor* Editor, P.O. Box 1935, Morristown, NJ 07962-1935, uswebmaster@us.schindler.com.
**www.schindlernextfloor.com**

Veuillez recycler ce magazine

Schindler imprime avec de l'encre à base végétale sur du papier certifié FSC contenant des fibres recyclées post-consommation.

# La prochaine frontière

L'exploration des territoires inconnus, c'est dans notre nature et, face aux défis du futur, cela devient notre force motrice. Dans ce numéro de *Next Floor*, nous mettons en lumière le projet Solar Impulse, une initiative d'avant-garde visant à faire voler un avion autour du monde avec pour seule source d'énergie le soleil.

Schindler a uni ses forces à celles de Solar Impulse à titre de partenaire principal de cette aventure, et des ingénieurs de Schindler se sont intégrés à l'équipe scientifique et technique du projet. L'expérience et les innovations issues de la création de l'ascenseur solaire, qui fait présentement son entrée en Europe, témoignent de notre souci de répondre au besoin grandissant de solutions de mobilité propres et durables. En réalisant ensemble des avancées technologiques, nous continuerons à surmonter les défis à venir.

Solar Impulse est présentement un des projets de technologie propre les plus stimulants. La participation de Schindler nous aidera à améliorer nos produits en réduisant leurs besoins énergétiques, transportant ainsi les gens de manière plus efficace. L'application de technologies renouvelables, comme l'alimentation par énergie solaire, jumelée à la recherche de matériaux à la fois plus résistants et plus légers, nous permettra aussi de contribuer au succès des immeubles visant la consommation d'énergie nette zéro. Une innovation telle que l'ascenseur solaire de Schindler n'est que le début de ce qui promet d'être un parcours passionnant vers la nouvelle frontière de l'innovation.

Le Solar Impulse, ce n'est toutefois pas qu'une question d'économie d'énergie, c'est aussi l'expression de notre désir de créer et d'innover dans un esprit entrepreneurial. Bien sûr, il va nous aider à réduire notre dépendance aux carburants fossiles, mais il nous incite aussi à élargir le territoire de nos idées et à tracer de nouvelles routes. Et, peut-être plus important encore, il envoie ce message à la génération suivante : en tant que gardiens de notre planète, nous sommes préoccupés par l'avenir et par l'héritage que nous laisserons.

Avant de conclure, veuillez vous joindre à moi et souhaiter la bienvenue à Greg Ergenbright à la fonction de président des exploitations de Schindler aux États-Unis. Sous le leadership de Greg, nous pouvons nous attendre à ce que la présence de Schindler aux États-Unis demeure sous le signe du succès et de la prospérité.

Jakob Züger
Directeur général, Amérique

# Voici venir le soleil

**« Nous perdons beaucoup, je crois, lorsque nous perdons le sens et la sensation du soleil. Quand tout a été dit, l'aventure du soleil demeure la grande œuvre naturelle à travers laquelle nous vivons, et ne pas y trouver matière à joie et à admiration, ne pas y prendre part, c'est refermer une bien triste porte sur le génie de la nature en matière de durabilité et de poésie. »**
**Henry Beston**

**Source : © Solar Impulse | Jean Revillard**

**Schindler est fière d'être un des principaux partenaires de Solar Impulse, l'avion révolutionnaire alimenté exclusivement par la lumière du soleil, qui vise le tour du globe d'ici 2015.**

Il a décollé avec 3 356 kilos (7 400 livres) de propane liquide en vue d'effectuer un vol en ballon autour du monde. Mission accomplie, mais au moment de l'atterrissage, il ne lui restait plus que 3,6 kilos (8 livres) de carburant, trop peu pour ne pas s'en inquiéter. Ce serait formidable, s'est-il alors imaginé, de voler autour du monde sans se soucier du carburant. Cela se passait le 21 mars 1999. Aujourd'hui, il se prépare à tracer un nouveau cercle autour du globe, mais cette fois à bord d'un avion… sans la moindre goutte de carburant.

**Toute l'aide nécessaire**

Bertrand Piccard est psychiatre et aéronaute. C'est de son rêve de 1999 qu'est née l'idée de concevoir un avion propulsé uniquement par le soleil, avec zéro émission. Aujourd'hui, il est président de Solar Impulse, l'entreprise qui, grâce à l'appareil du même nom, a donné vie à son rêve. À ses côtés, André Borschberg, ingénieur, diplômé en sciences de la gestion et ex-pilote de chasse, est cofondateur et chef de la direction de la société.

Évidemment, il faut plus que deux visionnaires pour qu'un projet de l'ampleur de Solar Impulse voie le jour. Le soutien financier, scientifique et technologique d'organisations de classe mondiale telles que Schindler, Omega, Deutsche Bank et Solvay est aussi nécessaire. À cela, il faut ajouter l'encadrement d'un groupe de 30 ingénieurs — dans lequel est intégrée toute une équipe de Schindler —, 25 techniciens et 22 opérateurs de mission.

En faisant participer ses ingénieurs au projet Solar Impulse, Schindler favorise un échange scientifique d'idées, de connaissances et de ressources. Le savoir acquis en travaillant avec des chercheurs de haut niveau et des techniciens experts en leurs domaines contribuera au succès de Schindler dans la recherche de solutions d'avenir.

**Photo ci-dessus, à droite : Le Solar Impulse plane au-dessus des nuages avec, en toile de fond, le pont Golden Gate de San Francisco. Photo ci-dessous, à gauche : Les pilotes, Bertrand Piccard et André Borschberg, célèbrent la réussite du second tronçon de la mission Across America, de Phoenix à Dallas.**

Bill Fiacco, président du marketing et des ventes pour Schindler Amérique, fait remarquer : « À titre de partenaire de Solar Impulse, Schindler s'inscrit dans une démarche engagée pour la mise au point d'une technologie d'avant-garde permettant de déplacer plus de personnes avec moins d'énergie, et de l'énergie de plus en plus propre. Nous partageons un esprit entrepreneurial, à l'avant-garde, qui n'a pas peur de penser l'impensable… de frôler les limites du possible… de défier les convictions et les pratiques ancrées dans la société. Nous croyons qu'en travaillant ensemble, nous contribuerons à faire avancer le monde plus près que jamais de cet objectif commun : un avenir de durabilité, de mobilité et d'énergie propre. »

## Le Solar Impulse en un coup d'œil

| | |
|---|---|
| Longueur | 21,9 mètres (71,7 pieds) |
| Envergure | 63,4 mètres (208 pieds) |
| Hauteur | 6,4 mètres (21,0 pieds) |
| Capteurs solaires | 11 628 cellules photovoltaïques |
| Poids | 1 588 kilogrammes (3 500 livres) |
| Poids maximal de décollage | 1 996 kilogrammes (4 400 livres) |
| Groupe motopropulseur | Quatre moteurs électriques de 7,5 kilowatts (10 chevaux-vapeur) alimentés par des piles au lithium-polymère |
| Vitesse de décollage | 35 km/h (22 mi/h) |
| Vitesse en vol | 69 km/h (43 mi/h) |
| Plafond pratique | Altitude de croisière maximale de 8 504 mètres (27 900 pieds) |
| Altitude maximale | 9 235 mètres (30 300 pieds) |

Pour d'autres données techniques au sujet de Solar Impulse, visitez le www.schindler.com/solarimpulse-usa-flight.

**Faire décoller une idée**

Concevoir un avion solaire exige l'interaction de toute une équipe multidisciplinaire. Sachant que le soleil serait leur source d'énergie, les ingénieurs de Solar Impulse ont concentré leur attention sur la réduction du poids de l'appareil et la mise au point d'une batterie capable d'emmagasiner assez d'énergie pour lui permettre de voler la nuit. L'équipe de conception s'est creusé les méninges à la recherche de nouveaux matériaux, de méthodes de construction moins coûteuses et d'une technologie de captation solaire plus efficace.

Le Solar Impulse ne ressemble pas à un avion conventionnel, ses larges ailes devant accueillir un très grand nombre de capteurs solaires. En fait, l'équipe était grandement préoccupée par la question de l'envergure qu'il lui était possible de concevoir.

La compréhension de la physique du vol et des rapports puissance-poids, avec l'aide d'un logiciel d'ingénierie en 3D — similaire à ceux utilisés pour la modélisation des données d'un bâtiment (BIM) —, a mené à la conception du premier prototype, le Solar Impulse HB-SIA, en 2009. Tandis que le HB-SIA s'appuie sur des technologies existantes, son successeur, le HB-SIB, tirera avantage de nouveaux matériaux et méthodes de construction. La mise à l'essai du HB-SIB est prévue pour 2014. ▶

Photo ci-dessus : Bertrand Piccard et André Borschberg avant le premier vol d'essai de Solar Impulse, à San Francisco. Photo de droite : L'avion Solar Impulse prend son envol sur la piste de Moffett Airfield, à San Francisco, pour son premier vol d'essai.

### Les pilotes

Bertrand Piccard est à la fois initiateur et président du projet Solar Impulse. Issu d'une dynastie d'explorateurs et de scientifiques, il a effectué le tout premier vol en ballon autour du monde, sans escale. Psychiatre de renommée internationale, aéronaute et conférencier, Piccard conjugue science et aventure pour s'attaquer à certains des défis les plus ambitieux de notre temps. L'étude du comportement humain dans les situations extrêmes attise sa curiosité et l'exploration le passionne. Dans les années 1970, il figurait parmi les pionniers du deltaplane et du vol en ultraléger, puis il est devenu champion de deltaplane acrobatique d'Europe en 1985. Aviateur jusqu'au bout des ongles, il s'est tour à tour qualifié pour le pilotage de ballons, d'avions, de planeurs et d'aviettes.

André Borschberg est chef de la direction et cofondateur du projet Solar Impulse. Ingénieur de formation et diplômé de la Massachusetts Institute of Technology (MIT) en sciences de la gestion, il possède une vaste expérience en création et gestion d'entreprises. Sa passion pour l'aviation et son intérêt pour l'innovation l'ont mené à s'associer avec Bertrand Piccard à la direction de Solar Impulse et à devenir un des pilotes qui feront le tour du monde dans un avion solaire. Pendant plus de 20 ans, Borschberg s'est entraîné comme pilote au sein des Forces aériennes suisses à bord d'avions de chasse Venoms, Hunter et Tiger. Aujourd'hui titulaire d'un assortiment de brevets de pilote professionnel l'autorisant à faire voler avions et hélicoptères, il s'adonne aux acrobaties aériennes dans ses temps libres.

Photo de gauche : Sir Richard Branson, mécène nouvellement associé au programme et ardent défenseur des initiatives en matière d'énergies propres, rencontre l'équipe de Solar Impulse. Photo du centre : Chesley « Sully » Sullenberger III, le célèbre pilote de ligne qui a posé un avion sur la rivière Hudson, rend visite aux pilotes de Solar Impulse, Piccard et Borschberg, à Moffet Airfield. Photo de droite : Delmar Boni, guérisseur traditionnel autochtone, bénit les pilotes de Solar Impulse avant le départ du vol Phoenix-Dallas.

**La mission Across America**

Le 3 mai 2013, grâce au soutien de partenaires tels que Schindler, le Solar Impulse a entamé sa traversée triomphale des États-Unis d'ouest en est. L'aventure a débuté à San Francisco et des arrêts étaient prévus dans les villes de Phoenix, Dallas, St. Louis, Washington, D.C. et New York.

À chacune de ces escales, des événements étaient organisés à l'intention des médias, des commanditaires et du public. La couverture médiatique du projet a dépassé les sept milliards d'impressions et, dans chaque lieu, des milliers de personnes ont pu voir l'avion. ▶

Photo ci-dessus : L'équipe de *CBS This Morning* reçoit les pilotes de Solar Impulse, Bertrand Piccard et André Borschberg. Photo ci-dessous : Alisa Jost, consule honoraire de Suisse, et Jan Brewer, gouverneure de l'Arizona, aux côtés de Bertrand Piccard et André Borschberg, tenant un drapeau à l'effigie de Clean Generation lors d'un dîner organisé par le consulat de Suisse.

**Braver un monde nouveau**

Schindler croit que Bertrand Piccard et André Borschberg réalisent quelque chose de très important avec le projet Solar Impulse, un accomplissement qui les placera bientôt aux côtés des frères Wright, de Thomas Edison, de Robert Goddard et de leurs semblables, inventeurs de renom qui ont donné à l'humanité la capacité de voler, l'énergie moderne et une plus grande mobilité.

Schindler et Solar Impulse ont un dessein commun : tirer profit du potentiel des nouvelles technologies afin que se concrétisent les promesses et les avantages des solutions de mobilité propres. Comme bien des aventures, celle de Solar Impulse a pris naissance dans un rêve et contribue maintenant à nous guider vers un monde plus lumineux, amélioré. Avec sa plus récente réalisation, l'ascenseur solaire, Schindler met en lumière son propre esprit révolutionnaire, tourné vers l'avenir.

# Schindler présente l'ascenseur le plus évolué au monde, qui peut être alimenté exclusivement par la lumière du soleil

En partie inspiré par notre partenariat au sein du projet Solar Impulse, le Groupe Schindler a présenté l'ascenseur solaire Schindler plus tôt cette année. Présent sur les marchés d'Europe et d'Inde dès 2013, puis aux États-Unis et ailleurs dans le monde à partir de 2014, l'ascenseur solaire est un système hybride conçu pour fournir jusqu'à 100 pourcent de l'énergie dont il a besoin à l'aide de panneaux solaires et d'un système de gestion de l'énergie hybride exclusif, qui emmagasine l'énergie solaire dans des accumulateurs jusqu'à ce qu'elle soit requise. Ce nouveau système utilise un ascenseur Schindler 3300 standard, sans local des machines, avec machine sans engrenages, déjà jusqu'à 60 pourcent plus éconergétique que les appareils hydrauliques. Ce système compte plusieurs caractéristiques conçues pour économiser l'énergie et réduire les coûts : démarrage stable; convertisseur de fréquence avec mode d'attente éconergétique; commandes qui font automatiquement passer l'éclairage de cabine en mode d'attente; éclairage aux DEL. Le Schindler 3300 est une technologie durable éprouvée qui, pour s'adapter au système d'ascenseur solaire de Schindler, ne requiert aucune mesure supplémentaire de génie d'application.

**Le nouvel ascenseur solaire utilise une unité Schindler 3300 sans local des machines, avec machine sans engrenages.**

L'ascenseur solaire de Schindler remplace la consommation d'énergie nette par l'utilisation de panneaux solaires.

Ascenseur solaire intégré à un ensemble de panneaux photovoltaïques existant.

Des panneaux solaires comblent la majeure partie des besoins énergétiques de l'ascenseur solaire de Schindler, qui varient selon sa taille et l'achalandage au quotidien. Les besoins en énergie auxiliaire sont assurés par une connexion réseau monophasée, beaucoup plus simple et moins coûteuse à installer et à utiliser que la connexion triphasée habituelle. Le système de gestion de l'énergie hybride de Schindler recueille et emmagasine l'énergie propre générée par les panneaux solaires et par le fonctionnement de l'ascenseur afin de constituer une réserve en cas de panne d'électricité. Bill Fiacco, président du marketing et des ventes pour Schindler, commente : « L'ascenseur solaire de Schindler est un pas important vers la création d'immeubles à consommation d'énergie nette zéro en milieu urbain. Ce nouveau système, offert dès aujourd'hui, constitue une solution hautement efficace, robuste et abordable pour les immeubles résidentiels et commerciaux de petite taille. L'an prochain, à mesure que cette nouvelle technologie des plus stimulantes sera déployée en Amérique, d'autres améliorations continueront de rendre le système d'ascenseur solaire de Schindler encore plus efficace. » ■

Sur la carte de la côte sud-est des États-Unis, la partie supérieure est occupée par la Virginie et les Caroline du Nord et du Sud. Ces trois États combinés regroupent une population de plus de 22 millions d'habitants et forment une région économique d'une importance considérable. Chaque année, montagnes, lacs, vallées luxuriantes et plages de l'Atlantique attirent des millions de touristes, tandis que les deux Caroline deviennent de populaires destinations de retraite. Voilà une région débordante de vitalité, en pleine croissance, qui offre un climat agréable, une abondance d'activités en plein air et un environnement propice aux affaires.

# Succès côté sud

**Trio d'États**

C'est en Virginie, le plus au nord de ces trois États, surnommé « mère des présidents », que huit présidents des États-Unis ont tour à tour élu domicile. Aujourd'hui, son économie diversifiée couvre un large spectre, de la haute technologie aux mines, de l'agriculture à la fonction publique. Bien que le charbon et le tabac figurent traditionnellement au palmarès de ses exportations, les puces d'ordinateurs se sont maintenant hissées en tête de cette liste.

La Caroline du Nord se situe entre la Virginie et la Caroline du Sud. Reconnue pour ses activités de culture du tabac et de fabrication de meubles, elle a ajouté les secteurs de la finance, de la biotechnologie et de l'ingénierie à son portfolio économique. La ville de Charlotte, second centre bancaire en importance au pays, est aussi connue sous l'appellation de « nouvelle capitale de l'énergie » en raison des nombreuses entreprises de ce secteur qui s'y sont implantées.

La Caroline du Sud, comme sa voisine du nord, est connue pour sa production de tabac ainsi que ses nombreux autres produits agricoles. Elle a connu un afflux de grandes corporations et d'investissements étrangers significatifs, comptant maintenant près de 2 000 sociétés sous contrôle étranger en activité sur son territoire. La Caroline du Sud est aussi un pôle touristique populaire. Charleston, seconde plus grande ville de l'État derrière la capitale, Columbia, a été élue Meilleure ville des États-Unis et Meilleure destination au monde par les lecteurs de *Condé Nast Traveler*, en 2012.

Les produits agricoles et électroniques sont deux moteurs économiques de la région de la côte sud-est des États-Unis.

Une vue aérienne de Ballantyne Corporate Park, une communauté d'affaires imaginée et aménagée par les entreprises Bissell sur une superficie de 216 hectares (535 acres).

**Commerce en mouvement**

Les entreprises ont entamé une marche constante vers la région côtière du sud-est des États-Unis, attirées par son climat commercial favorable et la qualité de vie offerte aux travailleurs. Créer les espaces de bureaux et les installations multiusages nécessaires pour répondre aux besoins des entreprises de la Virginie et des Caroline, c'est la force des entreprises Bissell. Fondée par H.C. « Smoky » Bissell en 1964 sous la forme d'une société immobilière comptant un seul employé, la compagnie s'est déployée en une collection d'organisations étroitement affiliées ayant à leur emploi plus de 600 personnes impliquées dans toutes sortes d'activités immobilières, dont la création d'immeubles de bureaux et d'hôtels, et offrant des services variés, comme la location et la gestion d'espaces de bureaux, la gestion hôtelière, le courtage commercial de même que la gestion de terrains de golf et l'enseignement de ce sport. Dans la région, Bissell a mis sur pied 200 propriétés totalisant 1 268 153 mètres carrés (13 650 733 pieds carrés). Aujourd'hui, Bissell gère 604 793 mètres carrés (6 510 146 pieds carrés) d'immobilier commercial, incluant 84 immeubles et 10 stationnements à étages… dont plusieurs sont munis d'ascenseurs construits et entretenus par Schindler. ▶

Photo ci-dessus : L'édifice Boyle, un immeuble de 10 étages de classe A situé dans Ballantyne Corporate Park.

Photo ci-dessous, à gauche : L'Aloft Charlotte Ballantyne, situé au cœur de Ballantyne Corporate Park. Photo ci-dessous, à droite : Devant les bureaux des entreprises Bissell, les sculptures *The Ballantyne Bulls* illustrent la devise de la compagnie et son attitude positive face à la famille, au travail et au pays : « *Bullish on our families. Bullish on our work. Bullish on our country.* »

### L'épreuve du temps

Alors que la plupart des entreprises sont affectées par les hauts et les bas de l'économie, Bissell a toujours cru qu'avoir en permanence des bureaux à offrir constituait une stratégie gagnante en raison des courtes échéances qui caractérisent les décisions d'affaires. Les compagnies sont devenues réticentes face au risque et repoussent les engagements tels que la location d'espaces jusqu'à ce que leurs analyses d'affaires les justifient. Une fois la décision prise, elles ne peuvent pas se permettre les délais de plusieurs années qu'exigent la conception et la réalisation d'un projet à partir de zéro.

Autre élément rassurant pour les corporations à la recherche d'espaces de bureaux : Bissell demeure unique propriétaire des plus de 371 600 mètres carrés (4 millions de pieds carrés) qui composent Ballantyne Corporate Park, ce qui lui donne une plus grande souplesse pour répondre, à l'intérieur même du parc d'affaires, aux besoins d'expansion, de compression ou de relocalisation des employeurs.

Selon Ned Curran, président et chef de la direction de Bissell : « À long terme, nous avons connu une activité intense tant dans les produits de bureaux que dans l'hébergement; chaque secteur doit composer avec sa propre dynamique cyclique, mais nous sommes satisfaits de nos résultats. Conscients d'occuper une position de force unique dans un milieu exigeant, nous avons pris la décision de ne pas explorer certaines occasions de croissance susceptibles de générer plus de profits mais aussi de détourner notre attention de nos activités de base. Nous avons plutôt choisi de nous concentrer sur notre initiative visant à offrir un service à la clientèle exceptionnel. Cette démarche pousse Bissell à hausser ses standards en matière de leadership, de service à la clientèle, de travail d'équipe, de communication et de développement personnel, au quotidien. »

**L'édifice Boyle vu du 14e trou du parcours de golf Ballantyne.**

Le président de Bissell, Smoky Bissell (à gauche) accueille Ray Falduti (à droite), directeur général, région Est, de Schindler.

**Une remarquable relation**

Schindler a commencé à collaborer avec les entreprises Bissell il y a plus de 40 ans, dans le secteur SouthPark de Charlotte, et assure aujourd'hui l'entretien de plus de 120 ascenseurs Schindler dans 55 propriétés de Bissell. Dans Ballantyne Corporate Park, 19 des plus récents ascenseurs sont de tout nouveaux appareils à adhérence Schindler avec unité d'entraînement régénérative Power Factor 1, qui réinjectent de l'énergie électrique dans le réseau de l'immeuble.

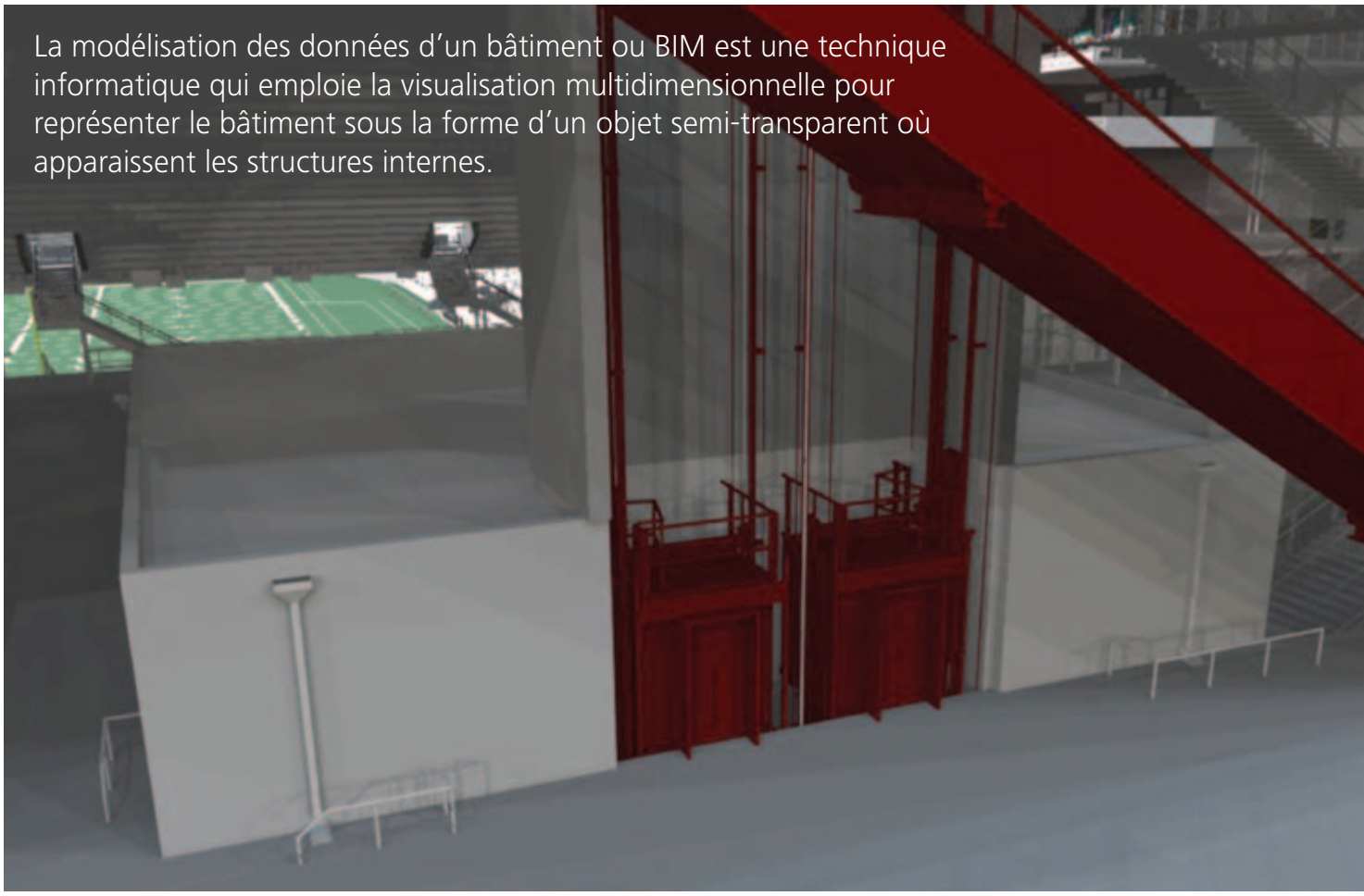
C'est Smoky Bissell, président de la compagnie, qui décrit le mieux cette relation : « Je dirais que notre relation avec Schindler a débuté il y a près de 40 ans et je peux honnêtement affirmer que pas une seule journée ne s'est passée sans que nos attentes n'aient été dépassées. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a jamais eu de pépins, mais quand il y en a eu, le problème a été réglé d'une manière exceptionnelle, qui devrait figurer dans les manuels sur les pratiques d'excellence pour le rétablissement du service. »

M. Bissell ajoute : « Mon père m'a toujours dit que la vie était une suite de relations et que je devais en établir de bonnes. Pendant certainement plus de la moitié du temps que nous avons travaillé ensemble, notre relation avec Schindler est passée par Ray Falduti, directeur général de la région Est, qui participe à pratiquement toutes les réunions d'avancement des travaux auxquelles il peut se présenter. Il nous tient informés de l'évolution du calendrier et nous assure de son engagement à répondre à nos attentes. »

Bien que la proximité géographique des États de la Virginie, de la Caroline du Nord et de la Caroline du Sud puisse favoriser la formation d'une région, ce sont les relations d'affaires durables, basées sur une vision commune du lien de confiance, qui définissent son caractère commercial. Bissell et Schindler, avec leur relation d'affaires s'étendant sur quatre décennies, vont certainement continuer à jour un rôle dans le futur de la côte sud-est des États-Unis. ■

Photo ci-dessous, en haut : L'immeuble Cullman Park surplombe le parc du même nom, où se trouvent des chutes d'eau, un sentier de marche et une aire de pique-nique. Photo ci-dessous, en bas : Le complexe hôtelier et parcours de golf Ballantyne Hotel & Lodge and Golf Course.

# BIM… un cran plus haut



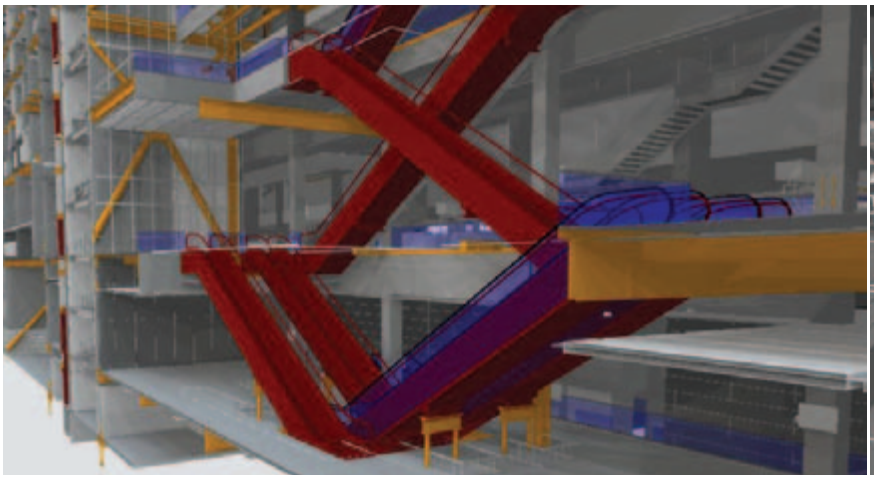
La modélisation des données d'un bâtiment ou BIM est une technique informatique qui emploie la visualisation multidimensionnelle pour représenter le bâtiment sous la forme d'un objet semi-transparent où apparaissent les structures internes.

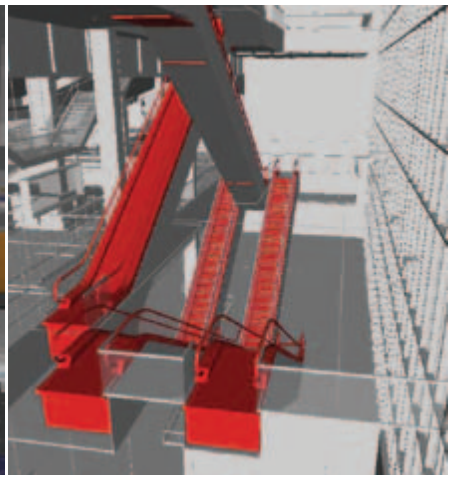
À mesure que les architectes dessinent les plans des niveaux, le logiciel BIM crée automatiquement, à partir des données des modèles, les élévations et calendriers d'approvisionnement. Les utilisateurs ont la possibilité de faire pivoter le modèle sur 360 degrés ou de l'observer selon différentes perspectives, du dessus ou du dessous. La BIM est extrêmement utile pour déterminer le meilleur emplacement des installations techniques et anticiper les conflits potentiels. Très pratique : le logiciel fournit même des alertes en cas de conflit.

**BIM : Schindler offre plus**

Schindler a bonifié son offre de logiciel BIM avec l'ajout de modèles plus détaillés pour la planification des ascenseurs et escaliers mécaniques.

Ces nouveaux modèles paramétriques donnent aux architectes qui conçoivent un immeuble une souplesse remarquable pour comparer, directement dans le programme Revit[MD], les diverses options de charge nominale, d'ouverture de portes et de courses. Les modèles admirablement détaillés aident aussi à déceler les conflits tôt dans le processus de conception et à souligner les limites pour ainsi éviter les usages incompatibles du produit. Résultat : moins d'erreurs ou d'omissions, donc réduction des ordres de modification et amélioration de la qualité. De plus, les exigences sismiques sont intégrées aux nouveaux modèles. Ces avancées ont permis au produit BIM de Schindler de se hisser à un niveau supérieur et d'établir une nouvelle référence pour la performance et la fonctionnalité.





**Accès facile**

Via le site Web de Schindler, www.us.schindler.com, les architectes, rédacteurs de devis, entrepreneurs généraux et autres professionnels de la conception et de la construction de bâtiments, aux États-Unis et au Canada, peuvent créer des modèles BIM dynamiques, en trois dimensions et en temps réel, des produits Schindler suivants :

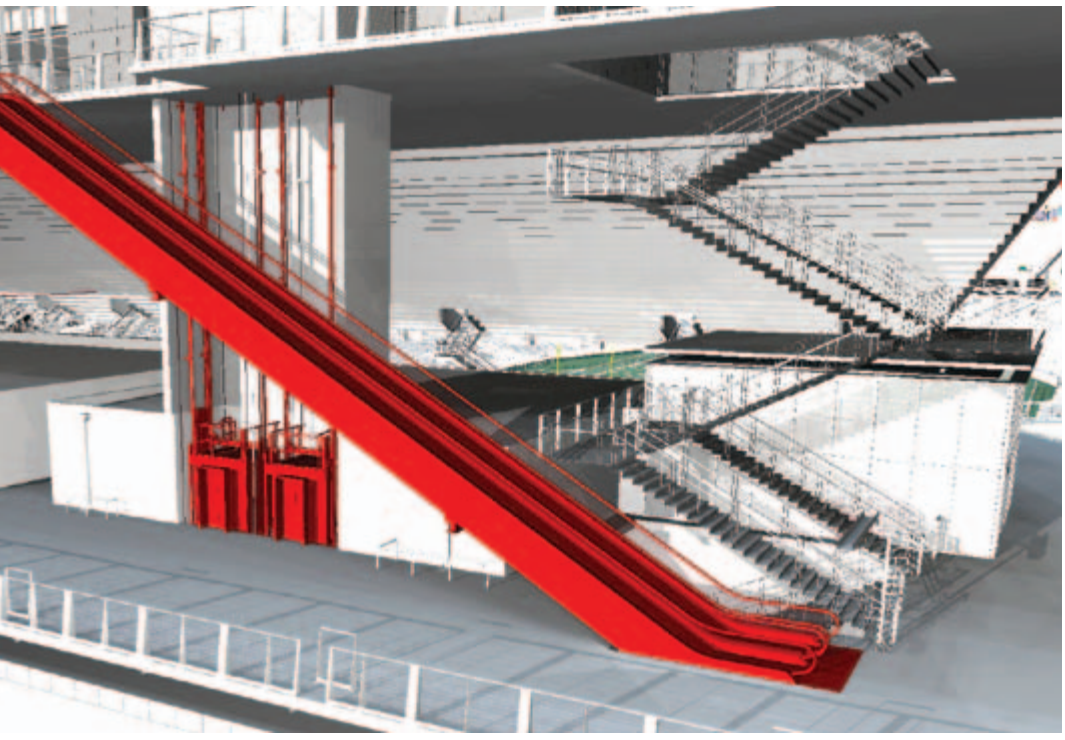
- Schindler 330A : ascenseur hydraulique pour immeubles de faible hauteur;
- Schindler 3300 : ascenseur à adhérence sans local des machines pour immeubles de hauteur faible ou moyenne;
- Schindler 400AE : ascenseur à adhérence sans local des machines pour immeubles de hauteur moyenne.

Des modèles en trois dimensions de l'ascenseur Schindler 7000, personnalisé pour les immeubles de grande hauteur, ou des escaliers mécaniques Schindler peuvent aussi être créés avec l'aide d'un représentant de la société.

**Avancement de la technologie**

« La BIM est un outil exceptionnel qui aide à éliminer les ordres de modification de la construction et les dépenses qui y sont associées », affirme Chris Smith, directeur du marketing de Schindler. « La demande à ce sujet s'étant considérablement accrue au cours des dernières années, nous avons augmenté le nombre de produits inclus dans notre catalogue de modèles BIM et en avons aussi amélioré le détail et la flexibilité, présentant ainsi la meilleure offre de l'industrie en matière de BIM. »

En plus de la BIM, les clients de Schindler tirent également avantage des outils mis à leur disposition en ligne, qu'ils trouvent sur le site Web de Schindler États-Unis et qui leur donnent accès, à toute heure, à une foule de contenus : dessins, spécifications, activités de service, historique de performance, calendriers de projets. ■



À la fois capitale, centre culturel et plus grande ville de la Géorgie, Atlanta a été fondée en 1837, à l'intersection de deux chemins de fer desservant l'État, puis elle s'est rapidement développée pour devenir un centre d'affaires. Atlanta est la principale plaque tournante du sud-est des États-Unis, au croisement des autoroutes, chemins de fer et réseaux de transport aérien. Depuis 1998, l'aéroport international Hartsfield-Jackson d'Atlanta se classe en tête de liste des aéroports les plus achalandés au monde.

# Métromobilité

L'économie d'Atlanta, dont les secteurs clés incluent les services aux entreprises, les médias, la logistique et l'enseignement supérieur, lui permet d'occuper le 15e rang des villes du monde et le 6e rang aux États-Unis. Les sièges sociaux des Coca-Cola, CNN, Delta Airlines, The Home Depot et UPS y sont établis. Le Georgia World Congress Center, situé au cœur de la ville, accueille de nombreux congrès et expositions, tandis que les équipes professionnelles locales attirent de nombreux fans de baseball, de basketball et de football tout au long de l'année. En fait, la région métropolitaine d'Atlanta est la neuvième plus populeuse des États-Unis, comptant 5,5 millions de résidants répartis dans ses 29 comtés.

**Une région en mouvement**

Avec Atlanta pour connexion avec le milieu des affaires, la région métropolitaine environnante s'est rapidement accrue et ses besoins en matière de mobilité ont fait de même. Dans les années 1950, les planificateurs ont réalisé l'importance d'un réseau de transport public, qui devrait à la fois intégrer les autobus et le rail, pour que la croissance de la région de poursuive. En 1965, la législature de l'État de la Géorgie a adopté la loi créant MARTA, la Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority.

Il a néanmoins fallu plusieurs années d'activités législatives et électorales, incluant un référendum populaire, pour que MARTA devienne réalité, en 1972, et prenne le contrôle du réseau de transport par autobus de la région. Les tarifs ont

Un escalier mécanique Schindler transporte des milliers de passagers du réseau MARTA vers une gare de train souterraine, dans Peachtree Center.

immédiatement été réduits de 40 à 15 cents dans toute la zone desservie par MARTA et, avant la fin de l'année, le nombre d'usagers a dépassé de 9 millions les prévisions établies. Après une année complète de réduction des tarifs, MARTA profitait d'une augmentation de 21 pourcent du nombre total de passagers. Le système était en marche.

En 1979, un réseau de chemin de fer se joignait à MARTA. Seulement deux stations étaient reliées, mais le réseau s'est rapidement développé et des liens vers des comtés environnants et vers l'aéroport se sont bientôt ajoutés. Aujourd'hui, MARTA est constituée de 77 kilomètres (48 milles) de chemin de fer reliant 38 stations. Les autobus roulant au diésel et au gaz naturel comprimé de MARTA desservent une plus vaste région que le chemin de fer, avec plus de 91 circuits. Chaque jour, MARTA transporte plus de 420 000 passagers. ▶

## Mobilité verticale

En plus de conduire les passagers jusqu'à destination dans quatre comtés de la région d'Atlanta, MARTA les transporte aussi efficacement entre ses stations de train et d'autobus. Pour ce faire, 149 escaliers mécaniques et 111 ascenseurs sont nécessaires, tous de différentes marques et tous entretenus et réparés par Schindler.

Les ascenseurs Schindler offrent aux voyageurs un accès aux multiples niveaux de la station Peachtree Center de MARTA.

Le directeur du service du transport vertical de MARTA, Tom Beebe, explique : « En 2009, nous avons commencé un processus de modernisation de ce que nous appelons le Groupe 1 de nos escaliers mécaniques, composé de 32 unités. Nous avons choisi Schindler pour réaliser ce projet en raison de ses dispositifs d'entraînement supérieurs et de l'excellente valeur de ses produits et services. La mise à niveau des unités numéros 31 et 32 vient tout juste de se terminer. »

Des techniciens de Schindler procèdent à la modernisation d'un des escaliers mécaniques de la station Peachtree Center.

M. Beebe enchaîne : « De plus, à MARTA, nous souscrivons pleinement aux principes d'efficacité énergétique et de sécurité, et les dispositifs de commande de l'escalier mécanique Schindler réduisent le couple moteur lorsqu'aucune charge n'y est appliquée, abaissant ainsi la demande d'énergie. Puis, lorsque des passagers montent à bord de l'escalier mécanique, le système leur procure un démarrage en douceur. Puisque nous sommes un réseau de transport public, Schindler ajoute des caractéristiques antivandalisme à chaque unité modernisée. »

Mark Lester, chef de projets pour Schindler, était responsable de superviser ce projet de modernisation, qui s'est étalé sur plusieurs années et a été couronné de succès. Il note que parmi les unités modernisées par Schindler, trois se trouvent à la station Peachtree Center du réseau MARTA, une élévation de plus de 29 mètres (95 pieds), ce qui les place parmi les plus hautes aux États-Unis. Tom Beebe ajoute : « Un élément clé de l'efficacité de notre système de transport vertical est la collaboration entre Schindler et MARTA. Steve Watkins, chef de projets d'entretien pour Schindler, et

Sur la photo, de gauche à droite, en veston et cravate : Bill Thomas, ingénieur résident, MARTA; Steve Watkins, chef de projets – installations existantes, Schindler; Shawn Johnson, directeur de district, Schindler; Mark Lester, chef de projets – modernisations, Schindler; Tom Beebe, directeur du service du transport vertical, MARTA. À l'arrière d'eux se trouvent les équipes de modernisation et d'entretien de Schindler affectées au réseau MARTA.

son équipe de techniciens ont accompli du très bon travail, réduisant les unités non disponibles et les appels de service afin de maintenir notre parc d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs au sommet de sa performance. En fait, Mark Lester et toute l'équipe de Schindler se sont impliqués de manière exceptionnelle dans la création du partenariat avec notre groupe de MARTA afin de continuellement améliorer notre système de transport vertical et d'en rehausser la sécurité. Au cours d'une récente visite inopinée, un inspecteur en santé et sécurité de la région a passé plusieurs heures à évaluer un de nos chantiers de modernisation. Il l'a décrit comme un chantier au fonctionnement sécuritaire d'avant-garde, où la sécurité apparaît comme une manière de mener les activités commerciales. » ■

## MARTA en un coup d'œil

| |
|---|
| Début des activités : autobus – 17 février 1972; train – 30 juin 1979 |
| Équipements : 554 autobus au diesel et au gaz naturel comprimé, 218 wagons de train, 149 escaliers mécaniques, 111 ascenseurs |
| Passagers : 420 000 par jour (train : 227 000; autobus : 193 000) |
| Voitures en moins sur la route chaque jour : 185 000 |
| Emplois associés à MARTA créés en Géorgie : 20 000 |
| Longueur du réseau : 77 kilomètres (48 milles) |

Photo ci-dessus : Un des trois escaliers mécaniques de la station Peachtree Center dont l'élévation dépasse 29 mètres (95 pieds). Photo de droite : Des techniciens de Schindler procèdent à des travaux d'entretien préventif sur un escalier mécanique; ils sont responsables de l'entretien de tous les escaliers mécaniques et ascenseurs du réseau MARTA.

« Ce qui fut le poste le plus avancé de la vieille frontière de l'Ouest sera le poste le plus avancé de la nouvelle frontière de la science et de l'espace. Houston… avec le Manned Spacecraft Center, deviendra le cœur d'une vaste communauté scientifique et technique. Au cours des cinq prochaines années, la National Aeronautics and Space Administration prévoit doubler le nombre de scientifiques et d'ingénieurs dans ce secteur — faisant passer ses dépenses engagées pour les salaires et les charges d'exploitation à 60 millions de dollars par année —, investir quelque 200 millions de dollars dans des usines et laboratoires, et engager ou affecter en vue des nouveaux efforts d'exploration de l'espace plus d'un milliard de dollars de ce centre dans cette ville. »

Président John F. Kennedy, Université Rice, 12 septembre 1962

# Deux frontières

**Ancienne frontière**

La ville a été nommée en l'honneur d'un général bien connu, Sam Houston, en 1836, alors que le Texas était encore une république — dont Houston était le président —, avant de devenir un État américain, neuf ans plus tard. La région abritait plusieurs groupes autochtones, surtout les Comanches ainsi que les Apaches, les Kiowas et les Cherokees, la tribu préférée de Sam Houston, dans laquelle il a été adopté à titre de citoyen et où il s'est marié. La ville de Houston a connu une croissance rapide, devenant la plateforme de lancement de nombreuses industries à commencer par celle du coton, reconnue comme une entreprise agricole majeure dès 1860. Plus tard et au début des années 1900, l'industrie de l'extraction, de la production et du raffinage du pétrole a débuté une ascension régulière jusqu'à devenir dominante.

**Cœur cosmopolite**

Aujourd'hui, Houston est la quatrième plus grande ville des États-Unis et un port important du golfe du Mexique. Forte d'une économie diversifiée qui comprend, entre autres, des industries des secteurs manufacturier, de l'énergie, de l'aérospatiale et du transport. Le Manned Spacecraft Center a été rebaptisé Johnson Space Center, du nom d'un autre président, des États-Unis celui-là. L'économie de Houston continue de croître et elle se classe bonne deuxième dernière New York dans le palmarès des villes accueillant le plus de sociétés du groupe sélect Fortune 500. Également reconnue à titre de centre d'enseignement et culturel d'importance, elle répond à la myriade d'intérêts de sa vaste communauté de toutes origines. Plus de 20 pourcent des résidants de Houston sont nés hors des États-Unis et le nombre de langues qui y sont parlées est estimé à 90. Les festivals mexicain, asiatique et grec ne sont que quelques-unes des nombreuses célébrations ethniques qui ont lieu chaque année aux quatre coins de la ville.

Photo de gauche, en haut : Un timbre postal honorant le légendaire Texan Sam Houston. Photo de gauche, en bas : Les énormes moteurs du premier étage d'une fusée Saturn 5 en exposition au Johnson Space Center de Houston.

**Une silhouette prend forme**

Les années 1920 ont vu apparaître dans Houston des immeubles qui tour à tour rivaliseraient pour l'honneur d'être considéré comme le plus haut de la ville. En 1929, l'immeuble Gulf, comme on l'appelait à l'époque, situé au 712, Main Street et comptant 36 étages, s'est emparé de cette distinction et, fait remarquable, il l'a conservée pendant près de 35 ans, jusqu'à ce qu'il soit éclipsé par un gratte-ciel plus haut de huit étages, en 1963. La force motrice derrière la construction de l'immeuble Gulf et d'autres éléments distinctifs de la ville de Houston était l'entrepreneur, banquier et politicien texan Jesse H. Jones. En 1933, le président Franklin Delano Roosevelt l'a recruté pour qu'il prenne part au combat contre la Grande Dépression, le nommant président de la Reconstruction Finance Corporation. Jones avait été chargé d'investir 50 milliards $, une somme stupéfiante pour l'époque, dans les chemins de fer et les manufactures afin de remettre la population au travail. Par la suite, il a assumé les fonctions de secrétaire du commerce des États-Unis de 1940 à 1945.

Aujourd'hui, la silhouette de Houston est reconnue comme la 3e plus haute en Amérique du Nord et la 10e au monde. S'étendant sur une largeur de 11 kilomètres (7 milles), le profil caractéristique de la ville regroupe tous les styles architecturaux, le l'Art déco à l'ultramoderne, une variété au sein de laquelle chacun semble avoir trouvé une place confortable. Un héritage digne de l'œuvre pionnière de Jesse Jones. ▶

**Le style Art déco du 712 Main contraste avec celui de ses modernes voisins. Maintenant âgé de plus de 80 ans, il demeure une composante digne d'attention de la silhouette de Houston.**

**L'élégant grand hall du 712 Main fascine les visiteurs avec le chatoiement de ses planchers de marbre et murales décoratives.**

## Le 712 Main en un coup d'œil

| | |
|---|---|
| Étages | 36 |
| Hauteur | 130 mètres (427 pieds) |
| Superficie totale | 74 320 mètres carrés (800 000 pieds carrés) |
| Construction | 1929 |
| Restauration | 1989 |
| Ascenseurs | 27; 8 modernisés avec Schindler PORT |

### Centre bancaire du rez-de-chaussée

| | |
|---|---|
| Hauteur des plafonds | 13 mètres (43 pieds) |
| Murs et planchers | Marbre |
| Fenêtres | Vitraux |
| Classification | National Register of Historic Places<br>National Historic Civil Engineering Landmark |

**Nouvelle frontière**

À l'âge de 84 ans, le 712 Main, à Houston, est un des édifices les plus iconiques et historiques de la ville, un symbole Art déco classé lieu historique national. Les élégantes portes de ses ascenseurs sont en argentan, tout comme ses boîtes aux lettres Art déco. Un gigantesque vitrail teinte le hall de la banque de sérénité.

Néanmoins, le 712 Main est aussi tourné vers l'avenir. Il a été le premier, à Houston, à installer la très évoluée technologie PORT de Schindler dans le cadre de la modernisation de 9 de ses 27 ascenseurs. Cette mise à niveau majeure comprenait également des cabines d'ascenseurs personnalisées et des dispositifs d'entraînement régénérateurs d'énergie Power Factor 1, qui réintroduisent de l'énergie dans le réseau électrique de l'immeuble.

Un vitrail coloré peut être admiré à travers les portes vitrées, sur le mur du fond du vaste hall de la banque.

Photo en haut, à gauche : Une visiteuse utilise le terminal PORT de Schindler en route vers son étage de destination. Photo en haut, à droite : Marc Vecchio, gestionnaire principal d'immobilier pour CBRE, la firme chargée de la gestion de l'immeuble. Photo en bas, à gauche : Les portes d'ascenseurs sophistiquées, en argentan, rappellent le style Art déco des années 1920.

Lorsqu'une société affiliée à Brookfield Asset Management a acquis l'immeuble, en 2010, sa stratégie visait à le repositionner en améliorant les principaux services pour ainsi attirer de nouveaux locataires et le rendre plus compétitif sur le marché. Une des priorités était de rehausser à la fois la performance des ascenseurs et l'esthétique des cabines. Selon Marc Vecchio, gestionnaire principal d'immobilier pour CBRE, la firme chargée de la gestion de l'immeuble, « Les neuf ascenseurs modernisés, dont quatre de faible hauteur, quatre de grande hauteur et un monte-charge, sont plus anciens et nécessitaient des mises à niveau. Tous, à part le monte-charge, ont été dotés du système PORT. Les locataires et visiteurs n'ont qu'à inscrire leur étage de destination dans un terminal PORT et le système fait le reste : les diriger vers le parcours optimal, qui les mènera à destination dans le délai le plus court. Nous utilisons présentement des lecteurs de cartes afin de restreindre l'accès aux étages des locataires en dehors des heures régulières. Schindler est en charge de l'entretien des 27 ascenseurs que compte le 712 Main. »

Il n'est pas étonnant de voir un immeuble qui a traversé huit décennies abriter une technologie d'avant-garde et des gestionnaires qui ont les yeux résolument rivés sur le futur. ■

Bien sûr, les escaliers mécaniques sur cette photo sont inutilisables; il est néanmoins pertinent de rappeler que personne d'autre qu'un mécanicien d'ascenseur et escalier mécanique qualifié ne devrait travailler sur le système de commande d'un ascenseur ou d'un escalier mécanique. Des dommages importants ou des blessures graves pourraient résulter de la manipulation du système de commande par une personne non qualifiée. Un technicien d'ascenseur et escalier mécanique devrait déterminer si le système est utilisable et s'il peut être remis en service. Source : © MTA/L. Wiggins.

Les récentes tempêtes, comme l'ouragan Sandy, sont de vibrantes évocations de la puissance de la nature. Sandy et ses semblables rappellent aux gestionnaires d'immeubles et d'installations l'importance d'une bonne préparation avant que la nature se déchaîne et les défis qui peuvent les attendre quand revient le calme après la tempête.

# Avant et après la tempête

Les mesures suivantes, appliquées avant, durant et après les événements météorologiques, contribueront à prévenir les dommages aux ascenseurs et à assurer la sécurité des occupants et du personnel de l'immeuble.

**Se préparer**

1. Assurez-vous d'avoir, dans votre centre de sécurité, un diagramme indiquant l'emplacement des ascenseurs, les numéros des unités et des téléphones en cabines.
2. Assurez-vous d'avoir le numéro de téléphone d'urgence de Schindler et tout numéro de référence qui pourrait être requis.
3. Dans le local des machines, inspectez les ouvertures du système de ventilation, les fenêtres et les portes à la recherche d'infiltrations d'eau de pluie.
4. En cas d'infiltration, empêchez l'eau d'atteindre les panneaux électriques en installant des protections métalliques autour des ouvertures de ventilation et en calfeutrant toute porte du local des machines menant à l'extérieur.
5. Fermez tous les évents et ouvertures au haut de la gaine afin d'empêcher l'eau d'y pénétrer.
6. Barricadez les fenêtres du local des machines, au besoin, et assurez-vous qu'il ne reste dans l'immeuble aucun occupant qui aurait besoin des ascenseurs pour évacuer les lieux.
7. Si l'immeuble est doté d'ascenseurs encloisonnés, déplacez chaque cabine vers le milieu de sa course ou au palier supérieur s'il n'y en a que deux.
8. Les cabines des ascenseurs exposés à l'extérieur doivent être déplacées vers le palier directement sous le palier supérieur.
9. Une fois les cabines stationnées, éteignez les ascenseurs à l'aide de l'interrupteur à clé et fermez les portes des cabines.
10. Placez le sectionneur principal en position d'arrêt (« Off ») — il y en a un pour chaque ascenseur, habituellement à côté de la porte du local des machines ou de l'armoire de commande.

**Se préparer aux problèmes électriques**

1. Familiarisez-vous avec les dispositifs d'urgence de l'ascenseur.
2. Assurez-vous que l'ascenseur possède un dispositif de protection contre les surtensions ou qu'il dispose d'une source d'alimentation auxiliaire sûre ou d'un système de rappel de secours pour unités hydrauliques, sans local des machines ou à adhérence.
3. Assurez-vous que les lampes et téléphones de secours fonctionnent.

**Source auxiliaire d'électricité**

Si votre ascenseur est muni d'un dispositif d'alimentation électrique auxiliaire (automatique ou manuel) et que votre immeuble dispose d'une génératrice de secours, ce qui suit vous concerne. Le dispositif d'alimentation électrique auxiliaire a été conçu pour permettre de faire descendre une ou plusieurs cabines à la fois, selon le format de votre génératrice de secours et le courant alloué au reste de vos installations. Lors d'une panne de courant, tous les ascenseurs s'arrêtent immédiatement et l'éclairage de secours en cabine s'allume. Il est alors important de communiquer avec la cabine de chaque unité pour savoir si quelqu'un s'y trouve. Si c'est le cas, suivez les instructions pour la libération des passagers enfermés dans une cabine d'ascenseur en panne.

**Commande séquentielle automatique**

Si votre système d'ascenseur est muni d'un dispositif de commande séquentielle automatique, dès que l'alimentation de secours est en fonction, le contrôleur de votre ascenseur choisit une première cabine du groupe, la fait descendre au hall principal, ouvre les portes et éteint l'unité. Puis, il fait de même avec l'ascenseur suivant, et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les cabines soient immobilisées dans le hall principal. Normalement, la dernière unité sélectionnée demeure en mode de fonctionnement de groupe et continue à répondre aux appels en provenance des paliers et de la cabine.

**Fonctionnement manuel**

Si votre système d'ascenseur est muni d'un dispositif manuel d'alimentation électrique auxiliaire, un panneau de commande devrait se trouver dans une pièce ou un centre sécurisé. Dès que l'alimentation de secours est en fonction, vous pouvez choisir un ascenseur à la fois et le faire descendre manuellement (habituellement à l'aide d'un sélecteur à clé) jusqu'au hall principal. Une fois que la cabine y est et que les portes sont ouvertes, placez le sélecteur à clé à la position d'arrêt (« Off »). Faites de même avec les ascenseurs suivants. Une fois l'alimentation électrique rétablie, vos ascenseurs devraient se remettre en service automatiquement.

**Pendant la tempête**

N'utilisez jamais les ascenseurs durant une tempête violente, même si votre immeuble est doté d'une génératrice de secours. L'eau qui monte ou qui est poussée par le vent peut entraîner des courts-circuits susceptibles de neutraliser un ascenseur et d'y enfermer les passagers.

**Après la tempête**

Avant de remettre vos ascenseurs sous tension, inspectez le local des machines à la recherche d'eau sur le plancher ou dans les panneaux de commande. Vérifiez aussi si des dommages ont été causés par l'eau dans la cuvette. Si vous trouvez de l'eau à ces endroits, demandez que votre technicien de service Schindler procède à une inspection avant de remettre l'équipement en marche. Assurez-vous de rouvrir tous les évents et ouvertures du haut de la gaine si vous les aviez scellés à l'approche de la tempête. ■

Qu'ont en commun Jim Palmer, Eddie Murray, Cal Ripken Jr., Brooks Robinson, Frank Robinson et Earl Weaver? Si vous avez répondu que ce sont tous des joueurs des Orioles de Baltimore intronisés au Temple de la renommée du baseball, vous avez raison. Avec les 300 autres joueurs et entraîneurs membres de ce club d'élite, ils forment la riche histoire du passe-temps favori de l'Amérique.

# Retour en style

**Le premier à célébrer le passé**

Jusqu'aux années 1990, la façon courante d'envisager la construction des stades de sport était de les rendre multifonctionnels. Les coûts atteignant les centaines de millions de dollars, il était logique d'en faire des lieux pouvant accueillir le baseball, le football, le soccer et d'autres sports de niveau professionnel ou collégial. Puis, en 1992, un événement est venu renverser la tendance. Érigé quelques rues à l'ouest du célèbre Inner Harbor de Baltimore, l'Oriole Park at Camden Yards, premier stade à l'ancienne de la Ligue majeure situé en plein centre-ville, a été un coup de circuit instantané.

Photo de gauche, en haut : L'emblème des Orioles fièrement perché au-dessus du tableau indicateur. Source : Orioles de Baltimore. Photo de gauche : Une statue érigée en l'honneur de Cal Ripken Jr., « l'homme de fer », joueur de troisième but acclamé des Orioles. Photo ci-dessous : Le Sports Legends Museum at Camden Yards. Photo de droite : Derrière une statue de Babe Ruth, des enseignes d'époque ornent la façade de l'immeuble Warehouse, dans le complexe Camden Yards. Source : Visit Baltimore. Photo ci-dessous, à droite : Les tourniquets à l'entrée d'Oriole Park, dans la rue Eutaw, près du champ droit. Source : Visit Baltimore.

Les amateurs de baseball connaissent leur histoire. Ils partagent une vénération non seulement pour les grands joueurs mais aussi pour les lieux où ils ont joué. Ebbets Field, Fenway Park, Wrigley Field, le tout premier Yankee Stadium… toutes des terres sacrées ne serait-ce que dans les souvenirs de ceux qui sont assez vieux pour y avoir attendu patiemment une balle frappée vers eux par Duke Snider, Carl Yastrzemski, Ernie Banks ou Mickey Mantle. Ces fans qui, crayon à la main, notent le pointage dans le programme. Ces filles et ces garçons qui connaissent chacune des statistiques de leur joueur favori. Ce lanceur des ligues mineures qui allait devenir Sandy Koufax. Cette pause au milieu de la septième manche, où l'on se dégourdit les jambes en entonnant *Take Me Out to the Ball Game* avec 70 000 autres spectateurs. Le baseball, c'est tout ça.

Des fans des Orioles encouragent leur équipe lors d'une partie à domicile.

Généralement appelé Camden Yards, le stade a été construit sur un terrain utilisé par la Baltimore and Ohio Railroad connu sous le nom de Camden Station. Il est un hommage aux parcs de baseball du passé et, à ce titre, il a inspiré les concepts rétro de plusieurs stades de baseball érigés au cours des années qui ont suivi. Aujourd'hui, il fait partie du complexe Camden Yards, qui englobe plusieurs édifices : le M&T Bank Stadium, résidence des Ravens de Baltimore, champions du Super Bowl; le Warehouse at the Camden Yards Complex, immeuble de bureaux de classe A; le Sports Legends Museum at Camden Yards, un musée historique abritant 20 000 artéfacts du Maryland liés aux sports. Datant de 1860, Camden Station était aussi connue pour avoir été visitée par Abraham Lincoln en route vers la cérémonie de son entrée en fonction et, sur une note plus triste, en route vers le lieu de son dernier repos.

**Garder jeune ce qui ne l'est plus**

La Maryland Stadium Authority est responsable de l'entretien du complexe Camden Yards et fait constamment profiter ses installations, incluant Oriole Park, d'ajouts, d'améliorations et de mises à niveau. La plupart des travaux touchant le parc doivent être effectués hors saison, à la merci de la température, et les délais serrés sont immanquablement à l'ordre du jour. À la fin de la saison 2011, il a été décidé qu'un des escaliers mécaniques serait remplacé et Schindler a été choisie pour exécuter ce projet clés en main. ▶

Selon Susan Thorman, directrice des installations, « Schindler a fourni l'équipement, un escalier mécanique Schindler 9700 entièrement intempérisé, et était aussi responsable de tous les éléments d'ingénierie et d'installation, assumant les fonctions d'entrepreneur général pour le projet… du début à la fin. L'escalier mécanique étant exposé aux éléments, il devait être entièrement contenu dans une enveloppe intempérisante et, comme toujours, les délais étaient extrêmement serrés. L'installation représentait un défi parce que l'unité était de grande dimension, s'étirant du hall principal jusqu'au palier supérieur, et il a fallu une grue pour la soulever par-dessus le mur du stade et la mettre en place à l'intérieur du parc. Tout s'est déroulé rondement, et Schindler vient tout juste de terminer le remplacement d'une deuxième unité, à la fin de la saison 2012. Schindler se charge aussi de l'entretien de tous nos escaliers mécaniques, ascenseurs et plateformes élévatrices pour fauteuils roulants, incluant ceux d'autres fabricants. Cela comprend toutes les unités d'Oriole Park, du M&T Bank Stadium, de Camden Station et de l'immeuble Warehouse, un total de 41 pièces d'équipement réparties dans les propriétés de la Stadium Authority : 7 escaliers mécaniques, 4 plateformes élévatrices pour fauteuils roulants et 30 ascenseurs. »

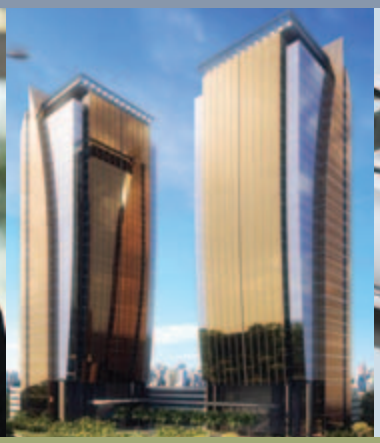
Oriole Park at Camden Yards est le reflet de la fierté que Baltimore éprouve à l'égard de son équipe de baseball, et le vaste complexe entourant le stade témoigne de son appréciation envers ses légendes du sport. Babe Ruth a vu le jour ici et c'est aussi le lieu de naissance du parc de baseball à l'ancienne. À Camden Yards, la Maryland Stadium Authority garde bien vivants l'esprit et l'histoire du sport tout en travaillant sans relâche pour offrir confort et commodités aux fans qui lui donnent vie. ■

Photos, page 30 : Une grue soulève l'unité Schindler 9700 par-dessus le mur d'Oriole Stadium. Source : Phil Cohen, Maryland Stadium Authority.

## Le complexe Camden Yards en un coup d'œil

| | |
|---|---|
| Ouverture | 6 avril 1992 |
| Surface | Herbe bleue du Kentucky |
| Profondeur du champ centre | 125 mètres (410 pieds) |
| Commodités | 4 631 sièges Club et 72 loges luxueuses |
| Sièges commémoratifs | Côté champ gauche, au point d'impact du 278e circuit en carrière de Cal Ripken Jr. |
| | Côté champ droit, au point d'impact du 500e circuit en carrière d'Eddie Murray |
| Date mémorable | Le 19 août 2008, le stade accueillait le 50 millionième fan |
| Hauteur du bâtiment | 139 mètres (456 pieds) |

# dernières nouvelles



## SCHINDLER NOMME GREG ERGENBRIGHT PRÉSIDENT

Schindler Elevator Corporation a annoncé la nomination de Greg Ergenbright à titre de président de ses exploitations aux États-Unis à compter du 1er avril 2013. Jusque-là vice-président région Est de Schindler, M. Ergenbright s'était joint à la société après avoir été président et chef de la direction de Norment Security Group. Il avait auparavant travaillé pour la compagnie d'ascenseurs Otis pendant 15 ans, assumant des responsabilités de plus en plus grandes jusqu'à celles de directeur général de sa région. « L'expérience de M. Ergenbright dans l'industrie des ascenseurs et sa démarche centrée sur le client permettront à Schindler de prendre appui sur ses succès actuels pour élargir le champ de ses activités », explique Jakob Züger, directeur général de Schindler en Amérique.

## ATLAS SCHINDLER : ASCENSEURS DANS DEUX TOURS DE SAO PAULO

Atlas Schindler fournira 43 ascenseurs à la compagnie Eztec pour la construction de ses EZ Towers, deux tours de 36 étages situées dans le district Chácara Santo Antonio, dans la zone sud de la ville de Sao Paulo, au Brésil. Le contrat inclut 32 ascenseurs Schindler 7000, des modèles haute vitesse spécialement conçus pour les immeubles très achalandés. Ils contribueront aussi à la certification LEED du projet grâce à l'éclairage aux DEL et au dispositif de mise en attente qui déplace la cabine vers le rez-de-chaussée et éteint l'éclairage intérieur lorsque l'unité n'est pas utilisée.

## NOUVEAU PARC DE VÉHICULES PLUS VERT POUR SCHINDLER

Schindler remplace plus de 500 berlines de son parc de véhicules nord-américain par des Toyota Prius Two, des voitures hybrides (essence-électricité) qui devraient réduire de 42 pourcent les émissions de gaz à effet de serre en comparaison avec l'actuel parc de berlines. Cette démarche reflète notre engagement à poursuivre nos activités commerciales en harmonie avec la société et l'environnement. Les plus de 2 000 autres véhicules de la compagnie qui n'étaient pas des berlines ont été remplacés en 2010 par des Chevy HHR, entraînant une économie moyenne de 10 729 litres (2 358 gallons) d'essence par année et réduisant de 34 pourcent les émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules.

## SCHINDLER EN APPUI À L'EXPANSION DE L'AÉROPORT DE DUBAÏ

Schindler viendra appuyer la troisième phase de l'expansion du hall de l'aérogare numéro quatre de l'Aéroport international de Dubaï en fournissant 45 ascenseurs personnalisés, 43 escaliers mécaniques, 6 trottoirs roulants et son panneau de contrôle Lobby Vision[MD]. L'installation a débuté en avril 2013 et devrait se terminer en septembre 2014. L'aéroport de Dubaï, une plaque tournante majeure du Moyen-Orient, a accueilli 57,7 millions de passagers en 2012. Au total, 130 transporteurs aériens assurent 6 000 vols par semaine vers plus de 200 destinations, faisant de l'aéroport de Dubaï le 10e plus achalandé au monde et un moteur important de l'économie locale.

# Ramener le soleil sur Terre

En intégrant nos ingénieurs au projet Solar Impulse, nous contribuons à maintenir en haute altitude, la nuit comme le jour, cet avion sans carburant dont l'objectif est de faire le tour du monde. Nous mettons aussi en pratique une technologie de mobilité propre dans notre plus récente innovation, l'ascenseur solaire Schindler. Lui aussi sera à l'œuvre jour et nuit, capable de tirer 100 pourcent de son énergie de panneaux solaires et d'un système de gestion de l'énergie hybride exclusif, qui emmagasine l'énergie solaire dans des accumulateurs jusqu'à ce qu'elle soit requise. L'ascenseur solaire de Schindler… pour voir le soleil d'un peu plus près.

www.schindler.com

Schindler