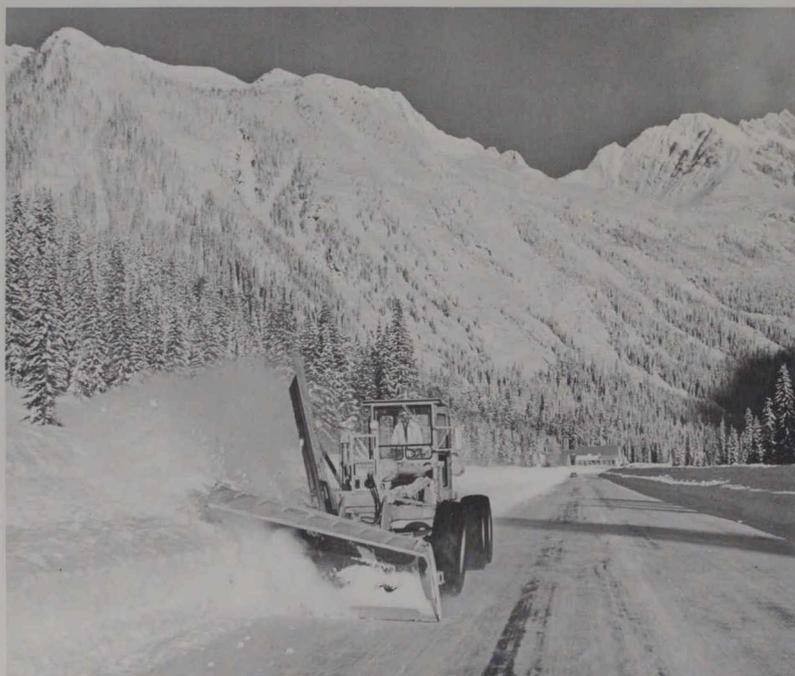


LA BATAILLE DU DÉNEIGEMENT

Suite de la page 1

Contrairement à une opinion répandue, il neige relativement peu dans les régions arctiques et subarctiques du Canada qui jouissent, dans l'ensemble, d'un climat sec quoique très rigoureux. Les chutes de neige les plus abondantes s'observent dans les régions montagneuses des Rocheuses, à l'ouest, et dans une large zone, au sud-est, qui s'étend du Lac Supérieur à Terre-Neuve en passant par le Québec.



Déneigement de la route transcanadienne dans les Rocheuses (col Rogers)

Dans cette région, la hauteur moyenne de neige dépasse 4 mètres par an.

La Colombie-Britannique, au climat complexe, est à la fois la plus enneigée et la moins enneigée des provinces canadiennes. Ses montagnes, côtières ou intérieures, reçoivent les chutes les plus abondantes du pays, mais Vancouver et Victoria, sur la côte Pacifique, enregistrent chacune moins de 37 centimètres de neige par an. Bien que des chutes de neige importantes puissent se produire sur les avant-monts de l'Alberta, les Prairies ne connaissent en général qu'une niviosité relativement faible, de l'ordre de 75 centimètres à 1,25 mètre par an. Par contre, la neige tombe en abondance sur le nord-est de l'Ontario et sur la majeure partie du Québec. Avec une moyenne supérieure à 3,05 mètres par an, la ville de Québec reçoit plus de neige que toute autre grande ville du pays. Les totaux varient de 1,25 mètre à 2,50 mètres dans le sud de l'Ontario. Les provinces atlantiques connaissent de fortes chutes de neige : plus de 2,50 mètres dans le nord du Nouveau-Brunswick, de 1,75 mètre à

2,25 mètres en Nouvelle-Ecosse, quelque 2,75 mètres à l'Île-du-Prince-Edouard, de 2,50 mètres à 3,75 mètres à Terre-Neuve, exception faite de la côte sud.

Les variations sont grandes d'une année à l'autre. D'après un relevé portant sur cent vingt ans, les chutes saisonnières de neige ont varié de 45 centimètres à 3,10 mètres à Toronto (Ontario). La plus grande quantité de neige signalée officiel-

lement par une station canadienne a été enregistrée au cours de l'hiver 1956-1957 au col de Kildala, près de Kemano (Colombie-Britannique) : il est tombé plus de 22 mètres de neige.

Les « grands moyens »

L'artillerie lourde des opérations de déneigement et de déglacage est constituée par un outillage d'engins divers, les uns spécialisés (épanduses, chasse-neige munis d'étraves ou versoirs, chenillettes déneigeuses, souffleuses), les autres polyvalents (camions spécialement équipés, chargeuses, arroseuses, tracteurs de certains types). Le matériel est mis à si rude épreuve au cours des tempêtes de neige qu'il n'est pas rare qu'après vingt-quatre heures d'opération, le quart des engins doive subir des réparations. Il est donc nécessaire de faire appel à une main-d'œuvre très expérimentée.

Les produits chimiques, jetés par les épanduses sur les routes, sont surtout

utilisés dans la lutte contre la glace, plus traîtresse que la neige. Le sel et le chlorure de calcium, qui sont les plus largement employés, ont pour objet d'empêcher la formation du verglas ou bien l'adhérence de la neige à la surface de la route, qui donnerait naissance à une couche de glace. Ils servent aussi à enlever les couches de neige ou de glace qui subsistent après le passage des chasse-neige et à traiter les antidérapants afin qu'ils ne gèlent pas et s'incrustent convenablement dans la couche de glace. On a parfois recours à l'urée ou à certains mélanges spécifiques, lorsqu'aucun effet corrosif n'est tolérable ; mais, outre leur prix élevé, ces produits ne sont pas sans inconvénients.

L'exigence d'un déneigement complet des zones urbaines et des grandes routes et le désir de disposer de méthodes commodes ont conduit à mettre au point divers procédés de fonte de la neige. On a construit des installations de chauffage du sol comportant des tubulures dans lesquelles circule un fluide chauffé, ou bien des câbles électriques noyés dans les chaussées et les trottoirs, ainsi que des systèmes à infra-rouge qui permettent l'application directe de la chaleur sur la surface enneigée. Ces procédés n'ont qu'un inconvénient : ils reviennent quinze à vingt fois plus cher que les procédés classiques. Les fondeuses, fixes ou mobiles, sont de plus en plus employées dans les villes. Elles sont en effet très rentables lorsque les décharges où doit être transportée la neige sont éloignées.

Combat sur les routes

L'objectif majeur du déneigement est de permettre la libre circulation, en toute sécurité, sur les chaussées et les trottoirs, les routes, les pistes d'atterrissage. Les liaisons bloquées, c'est en effet la paralysie du pays et le repliement sur soi.

En Ontario, la bataille pour la libération des routes dure vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, de novembre à avril. La campagne mobilise 4 500 hommes pour nettoyer 20 900 kilomètres de routes. Elle réclame 288 000 tonnes de sel et 738 000 tonnes de sable, 929 chasse-neige, 19 souffleuses, 714 épanduses. Elle coûte 26 millions de dollars canadiens (140 400 000 francs).

L'organisation du nettoyage se fait de façon très coordonnée : c'est le gage

Suite page 9