

LA BATAILLE DU DÉNEIGEMENT

Suite de la page 2

d'une action efficace. Le département des routes à grande circulation, organisme provincial, possède un système de communications remarquablement organisé comportant relais sur ondes courtes, radio, télétypes et, bien entendu, téléphone.

En Alberta, l'opération déneigement dure du 15 octobre au 15 mai sur 10 700 kilomètres de routes. Elle coûte de 2 à 3 millions de dollars (10 800 000 à 16 200 000

francs). Tous les 64 kilomètres, sont installés, sur les grandes routes, des relais de déneigement. Le département des routes à grande circulation de la province possède près de 500 engins de déneigement et de déglacage. Une grande partie des dépenses provient de la lutte contre le verglas.

Le souci majeur du département des routes de la province de Terre-Neuve, qui s'occupe de toutes les routes de l'île et du Labrador, soit 8 850 kilomètres, est de déneiger à temps les itinéraires suivis par les autocars de ramassage scolaire.

C'est sur ce critère, non sur celui de l'importance de la circulation, que se règle ici la priorité à accorder au déneigement d'une route.

Le coût du déneigement des routes du Québec est d'environ 28 millions de dollars (151 200 000 francs). La ville de Montréal confie en grande partie le déneigement de ses rues à des entreprises privées. L'entrepreneur est tenu de déneiger complètement, du 15 novembre au 15 mars, les rues qui figurent à son

contrat, jusqu'à une précipitation maximale de 1,75 mètre. Au-delà, il perçoit une surprime. La ville de Québec, qui reçoit de très fortes chutes de neige, connaît des conditions de déneigement particulièrement difficiles en raison du terrain accidenté sur lequel elle est bâtie. La municipalité consacre chaque année plus de 2 millions de dollars (10 800 000 francs) au déneigement de ses rues. La ville possède

suivis de chasse-neige à brosses, puis souffleuses qui projettent à quelque 60 mètres les barrières de neige rejetées le long des pistes. On obtient, grâce à cette technique, une surface parfaitement nette.

Aucune imperfection ne peut être admise dans le déneigement sur un aéroport qui reçoit de gros avions. Ces derniers atteignent en effet une vitesse au sol de 240 kilomètres à l'heure au moment de



Sur l'aéroport d'Ottawa-Uplands

maintenant deux fondeuses à neige : la première, alimentée par dix brûleurs à mazout, permet la fonte d'une charge de 100 camions à l'heure ; la seconde, alimentée par vingt brûleurs, possède une plus grande capacité encore.

Maintenir ouverts les aéroports

Le déneigement des aéroports internationaux du Canada est assuré par le gouvernement fédéral. Le coût total, pour un hiver moyen, se monte à 2,5 millions de dollars (13 500 000 francs).

L'aéroport de Montréal reçoit de 2,50 à 3,12 mètres de neige par an. Il arrive, dans les années néfastes, qu'il tombe à Montréal 60 centimètres de neige en quelques heures. Malgré cela, les pistes demeurent ouvertes, même si la circulation des voitures est arrêtée dans la ville.

Il faut quarante minutes pour éliminer 25 centimètres de neige à l'aide de convois devenus classiques : chasse-neige

l'atterrissage et du décollage : si la piste est glissante, l'orientation de la roue avant devient difficile à contrôler. La neige fondu pose un gros problème : si elle éclabousse les parties basses de l'avion, elle peut, en gelant, bloquer le train d'atterrissage ; elle peut aussi s'accumuler devant l'une des roues et jouer le rôle de frein ; comme, d'autre part, la neige mouillée est très lourde, elle modifie de façon considérable les conditions de décollage d'un gros avion. C'est pourquoi les équipes de déneigement se mettent à l'œuvre dès le début de la chute, lorsque la neige est encore légère. Pour lutter contre le verglas, on répand du sable préalablement chauffé ou de la pierre finement écrasée, l'usage du sel étant interdit sur les pistes en raison de son action corrosive. Le coût du déneigement, à l'aéroport de Montréal, est en

La neige sur les villes

	<i>Hauteur annuelle (en mètres)</i>
Saint-Jean (Terre-Neuve)	3,75
Québec (Québec)	3,05
Montréal (Québec)	2,47
Ottawa (Ontario)	1,92
Halifax (Nouvelle-Ecosse)	1,77
Toronto (Ontario)	1,37
Edmonton (Alberta)	1,35
Vancouver (Colombie-Britannique)	0,25

Source : Comité associé de la recherche géotechnique, Conseil national de recherches du Canada.

Suite page 10