

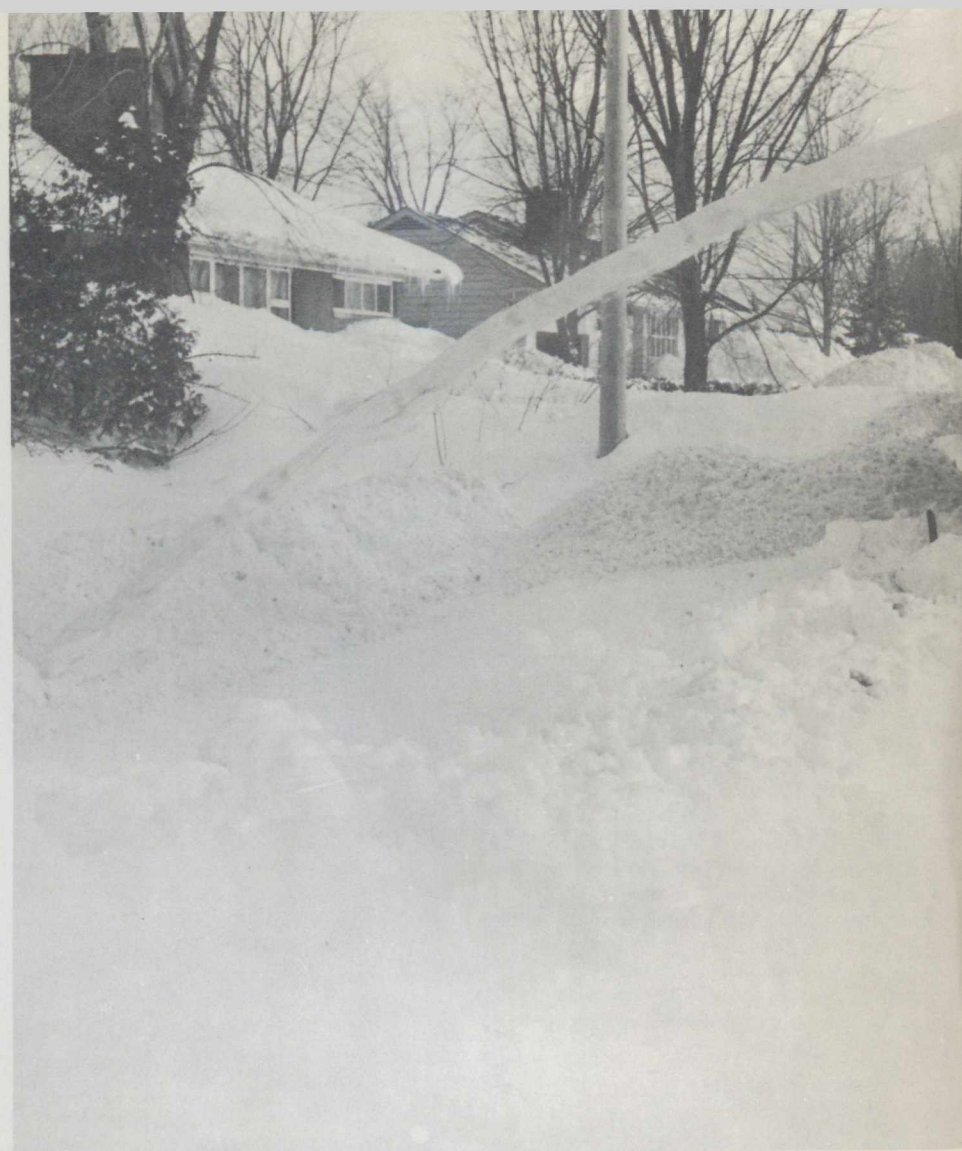
Vivre avec la neige

ses dans l'ensemble de l'agglomération. Une "bonne chute" de neige peut coûter à la ville 100 000 dollars par jour (430.000 francs français) en main-d'œuvre et en équipements de déblaiement.

Pourtant, si le déneigement d'une grande ville dont l'activité ne peut pas s'arrêter réclame une organisation rationnelle et puissante, et s'il coûte fort cher, les difficultés viennent moins du déplacement lui-même que de l'évacuation de la neige. La coutume voulait que l'on déversât dans les rivières la neige enlevée. Cette pratique a été abandonnée car la neige contient du sel et parfois même des ordures. Il y a bien les terrains vagues, mais cela présente aussi des inconvénients : les dépôts de neige se transforment en monticules insalubres et boueux à l'époque du dégel.

Les fondeuses. Les difficultés stimulant l'esprit d'invention, on a cherché à faire fondre la neige. Les fondeuses de puits (hit melters) sont maintenant d'un usage courant. Le procédé est le suivant : des camions transportent la neige dans des "puits" où elle est chauffée et transformée, sinon en un véritable liquide, du moins en une boue qui peut ensuite être évacuée dans les canalisations. Autre innovation : le "jet melt". Il s'agit d'une machine mobile qui absorbe la neige fraîchement tombée et la fait fondre, puis rejette l'eau de fusion dans les canalisations et les égouts. Cet engin peut enlever cent cinquante tonnes de neige à l'heure, soit l'équivalent de soixante-quinze charges de camions. Pour les escaliers, rampes d'accès ou trottoirs, les câbles électriques chauffants donnent aussi d'assez bons résultats.

Aéroports. Un millier de machines et d'équipements divers sont utilisés pour le déblaiement de la neige sur les aires d'atterrissage des aéroports fédéraux afin de maintenir ces derniers en service sans interruption. On se sert aussi de produits chimiques (urée, mélanges à base d'alcool-glycol, etc.) pour libérer les pistes, mais il faut prendre garde d'employer des matières qui ne



les détériorent pas et ne corrodent pas le train d'atterrissage des avions. De nouveaux équipements sont à l'étude qui "dégèleraient" en deux minutes seulement un avion au sol.

Montagnes. Sur les routes de montagne, le danger majeur est celui de l'avalanche. Au col Rogers, en Colombie-Britannique, la route transcanadienne est jalonnée de quatre-vingt-six points d'avalanche sur moins de cinquante kilomètres. Les études sur l'état de la neige et les prévisions météorologiques permettent de prévenir le danger par différents moyens de défense : barrières, barrages de diversion, etc. Si le risque est tel que l'avalanche ne peut pas être réduite, l'artillerie des Forces armées canadiennes déclenche, à l'aide d'explosifs, des avalanches contrôlées.

Routes de neige. Vivre avec la neige, c'est aussi s'en servir. Il y a longtemps que les Esquimaux en ont découvert la qualité isolante et qu'ils savent l'utili-

ser, après l'avoir rendue compacte, comme matériau de construction. La route de neige est peu connue. C'est pourtant une voie de communication efficace et très bon marché dans les régions où la température demeure tout l'hiver au-dessous de zéro. L'industrie des pâtes et papiers construit plusieurs milliers de kilomètres de routes de neige chaque hiver dans les zones où il ne serait pas rentable de construire des routes permanentes. La technique consiste à dégager et à préparer d'abord une voie puis, lorsqu'une couche suffisante est tombée sur le sol gelé, à étaler la neige tout en la rendant compacte, parfois après l'avoir aspergée d'eau de façon à assurer une bonne pénétration du gel. Les routes de neige sont très stables et peuvent supporter, à la vitesse normale des camions, des charges de 45 tonnes. La route de la vallée du Mackenzie, dans l'Arctique occidental, est une route de neige sur 1200 kilomètres. C'est actuellement, dans le monde, la plus longue de ce genre.



Hovercraft. Il y a aussi les véhicules pour la neige. A vrai dire, ce sont plutôt des véhicules tout terrain qui s'adaptent bien à la neige. L'hovercraft, par exemple, véhicule sur coussin d'air, n'est pas conçu à cet usage, mais il permet de résoudre bien des problèmes de transport dans la zone arctique, même lorsque le sol est recouvert d'une épaisse couche de neige. La Bell Aerospace est en train de construire, avec le concours du ministère des transports, un grand hovercraft, « le Voyageur », qui aura une capacité de 150 tonnes et une vitesse de près de 115 kilomètres à l'heure. Des véhicules d'une capacité de 800 à 1000 tonnes seront vraisemblablement construits d'ici à 1980. Un petit modèle, pour deux personnes, a déjà été mis sur le marché.

Motoneige. Le plus petit véhicule spécialement adapté à la neige qui existe à l'heure actuelle au Canada, et il fait fureur, est incontestablement la motoneige. Cet étrange engin à chenilles

doté de skis directionnels a donné naissance à un sport très apprécié des jeunes et des moins jeunes. Son utilisation n'est cependant pas que de plaisance. Dans les zones rurales reculées, la motoneige rend de grands services aux agriculteurs, aux médecins, aux trappeurs, aux prospecteurs. Elle est aussi une aide efficace lorsqu'il s'agit de dépanner des automobilistes que la neige a bloqués.

Le ski. L'autre grand sport de neige, c'est évidemment le ski. On a calculé que les Canadiens passent encore plus de temps à skier qu'à déneiger. Ils s'en vont dans les Rocheuses, s'ils habitent l'ouest du pays, ou dans les régions montagneuses du Québec s'ils demeurent à l'est. Le capital investi dans les stations de sports d'hiver s'élève à plus de 12 millions de dollars et les coûts annuels de fonctionnement à 60 millions. C'est déjà indiquer les aspects économiques du ski. Comme dans les stations européennes de montagne, il transforme l'économie d'une région.



◀ Déneigeuse-souffleuse en action.

▲ La motoneige.

Traditions et habitudes. La compagnie de la neige a marqué les Canadiens, plus qu'il ne le pensent peut-être, dans leurs traditions, dans leurs habitudes, dans leurs réactions. Dans leurs traditions ? Il suffit d'évoquer le carnaval de Québec ou les courses de canoës sur le Saint-Laurent à l'époque de la débâcle. Dans leurs habitudes ? Les enfants se réjouissent de la neige. Au chaud dans leurs vêtements molletonnés, ils font le chemin de l'école en se jetant des boules de neige, ou bien ils musardent un moment sur ces patinoires improvisées que l'on rencontre à chaque coin de rue, l'hiver. Tous, grands et petits, portent une coiffure à oreilles rabattantes, de laine ou de fourrure. Quand, assez souvent, la neige et le froid leur réservent des surprises désagréables, les Canadiens ne s'en émeuvent pas outre mesure : s'ils retrouvent leur voiture, restée une nuit dehors, entièrement recouverte de neige, ils prennent la pelle avec calme et résignation. ■