



LABOUREURS DE LA NEIGE

BRISE-GLACE... « à la fraise »

Après l'avoir abandonné l'année dernière, le Tour de France cycliste retrouve le Galibier et ses 2 556 m. Pour ceux qui suivent depuis longtemps l'épreuve-reine du cyclisme français, le col du Galibier est indissociable du nom des Espagnols Bahamontès et Jimenez, de l'Italien Fausto Coppi, du Luxembourgeois Charly Gaul, du Néerlandais Janssen, des Français Camellini et Teisseire, de ces « grimpeurs » qui y passèrent en tête, devant un peloton étiré et vaincu.

POUR les autres, touristes ou professionnels de la route, c'est le col bloqué de novembre au 15 ou 20 juin par des congères atteignant parfois dix mètres de hauteur qui contraint à des détours importants, fastidieux et onéreux.

Comme celle du Lautaret, dont la viabilité est assurée toute l'année grâce au travail de Pénélope des hommes des Ponts et Chaussées, la route du Galibier, la N. 202, pourrait-elle être dégagée, sinon en permanence, du moins plus tôt ?

Techniquement, oui. Vers la fin du mois de mai, en effet, nous avons suivi et vécu — par — 15° parfois — « l'opération Galibier ». En moins d'une semaine, les Ponts et Chaussées, grâce à l'aide d'une importante firme souabe spécialisée dans le matériel de déneigement (les Etablissements Schmidt, de Saint-Blasien), ont fait réapparaître l'asphalte de la route. Et le 20 mai, vers 17 h 30, les Ponts et Chaussées de Briançon ouvraient les énormes vantaux de bois, aux ais gonflés d'humidité, qui fermaient les accès du tunnel routier. Le col était ouvert, trois semaines avant la date prévue normalement, les 14 kilomètres de route dégagés.

En quelque 120 heures de travail, cinq véhicules équipés de fraises et de turbines, dont les constructeurs n'avaient pour repérer la route, à six, huit mètres au-dessous d'eux, que les habituelles branches plantées dès les premières chutes de neige, ces cinq véhicules avaient broyé, pulvérisé, rejeté à une dizaine de mètres en contrebas, environ 90 000 m³ de glace, sous forme d'un double et splendide panache blanc jaillissant de leurs tuyères orientables.

Pour être efficace et rapide, une opération de déneigement doit obéir en effet à une tactique précise et rationnelle.

En l'occurrence, en tête, un véhicule prototype de 240 CV, monté sur chenilles, dont la fraise ouvrait une tranchée de 2,50 m de large sur 1,10 m de haut. Derrière lui, les quatre autres suivaient, espacés d'une dizaine de mètres : trois fraises et une turbine double, montés sur roues munies de chaînes. Disposés en escalier, chacun approfondissait et élargissait la tranchée creusée par le véhicule qui le précédait. Au passage du dernier, la turbine, le gris de la route réapparaissait, soulignant la blancheur scintillante des murs ainsi découpés dans la neige.

Un travail aussi éprouvant pour le matériel nécessitait évidemment des engins parfaitement adaptés et spécialisés. Au Galibier, comme d'ailleurs dans la plupart des pays alpins, il s'agissait d'Unimog-Mercedes « 421 » et « 406 », équipés d'appareils de déneigement parfaitement adaptés.

Ils présentaient les caractéristiques suivantes : pour le « 421 » : moteur quatre cylindres de 1 988 cm³, avec deux ponts-moteurs et blocages des différentiels, développant 46 CV.

Pour le « 406 » : moteur six cylindres à

Premières traces... tout reste à faire.





Dans cette congère profonde de 6 m, on distingue très nettement de haut en bas le travail de l'écrêteur surmontant la première fraise à neige puis les deux fraises suivantes.

injection directe de 5 670 cm³, avec deux ponts-moteurs et blocage des différentiels, développant 82 CV.

Boîte à 20 rapports, dont la 1^{re} autorise une vitesse de 80 mètres/heure.

Deux batteries de 12 volts/220 ampères, automatiquement couplées lors du commencement du travail.

Un moteur auxiliaire de six cylindres développant 245 CV uniquement chargé du fonctionnement de la turbine ou de la fraise à neige.

La turbine double possède six vitesses de rotation et dégage un volume variant entre 14 000 et 17 000 m³ à l'heure suivant la qualité de la neige. Sa vitesse de travail est comprise entre 700 m et 2 km à l'heure. Chaque passe dégage un couloir large de 2,50 m et profond de 1,20 m.

Turbine et fraise possèdent l'avantage pour l'utilisateur d'être interchangeables : trois heures suffisent à l'opération. Et elles

possèdent une goupille de sécurité dont le rôle est de se rompre au cas où un parpaing se coincerait entre leurs pales ou leurs sillons, afin de les désaccoupler du moteur. Dans le même souci de protection du moteur et de ses organes, le métal des pales et des sillons est — relativement — déformable.

Parmi les autres caractéristiques intéressantes de ce matériel, nous avons noté les phares de route amovibles que l'on branche sur les montants du pare-brise par une simple broche ; un phare à iode escamotable placé au centre, légèrement en avant des tuyères et dont l'optique est automatiquement essuyée par une petite... brosse lorsqu'il réintègre son logement (!) ; le pare-brise dégivre électriquement par une résistance incorporée et une nouveauté extrêmement astucieuse : un « écrêteur », sorte de vis sans fin placée au-dessus de la fraise — indifféremment à droite ou à gauche —

et qui, sur une pente à 30° permet de dégager 50 cm supplémentaires.

Ceci sans oublier que le véhicule de tête, la fraise à neige VF 3 HR était à elle seule une création nouvelle, comprenant entre autres un train de chenilles spéciales à entraînement hydraulique.

Il n'est donc pas étonnant que les plus hauts responsables des Travaux Publics de dix-huit nations étrangères se soient déplacés pour assister à cette « opération Galibier ». Du Dr Jacob (R.F.A.) et de don Mariano Aïsa Dea (ingénieur en chef des T.P. espagnols) à M. Toyne (directeur des aéroports des Etats-Unis), en passant par les représentants de pays chauds où il neige aussi, tels le Liban, la Turquie, l'Iran ou le Pakistan. (Dans ces pays les problèmes de déneigement sont particulièrement vitaux... sur les aérodromes. Car les réacteurs des « jets » ont une fâcheuse tendance à s'étouffer quand ils aspirent de la neige. Ce qui est plus fréquent qu'on ne le pense. Pour déblayer les pistes, les engins utilisés comportent des lames souples à adhérence constante, montées sur roues caoutchoutées). Cette parenthèse orientale fermée, la conclusion est nette.

Techniquement, en employant un matériel moderne et en nombre suffisant, un matériel qui permette à l'homme de travailler dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, le déneigement anticipé de la route du Galibier est réalisable.

Financièrement, est-il justifiable ? Probablement. Si, d'une part, l'on met à l'actif la masse potentielle des professionnels de la route (transporteurs, V.R.P., etc.), et des touristes français et étrangers qui ne seraient



La double turbine Unimog « 406 ».

plus obligés à des détours préjudiciables à l'économie et au tourisme de la région.

Et si, d'autre part, l'on porte au passif que pour arriver au même résultat, il faut souvent aux hommes des Ponts et Chaussées travailler en heures supplémentaires de nuit et plus longtemps.

La solution peut être une nouvelle fois le fruit de l'initiative privée : la création d'un fonds commun par les organismes de tourisme, l'hôtellerie, les commerçants — tous partie prenante à un éventuel développement ultérieur de leurs affaires — destiné à aider par l'entremise des autorités communales ou départementales, les Ponts et Chaussées à financer la location du matériel qui permettrait de dégager la N. 202 et le col du Galibier quatre à cinq semaines plus tôt.

Reste à supputer si les bénéfices d'un mois de saison supplémentaire compenseraient la quote-part investie par chacun.

Michel CAZEAU

Les derniers mètres...

