



# Conduire dans une

**C**ONDUIRE dans une tempête de neige n'a jamais été un jeu d'enfant. Mais cela devient de plus en plus dangereux à cause de la densité de la circulation et de l'augmentation des vitesses.

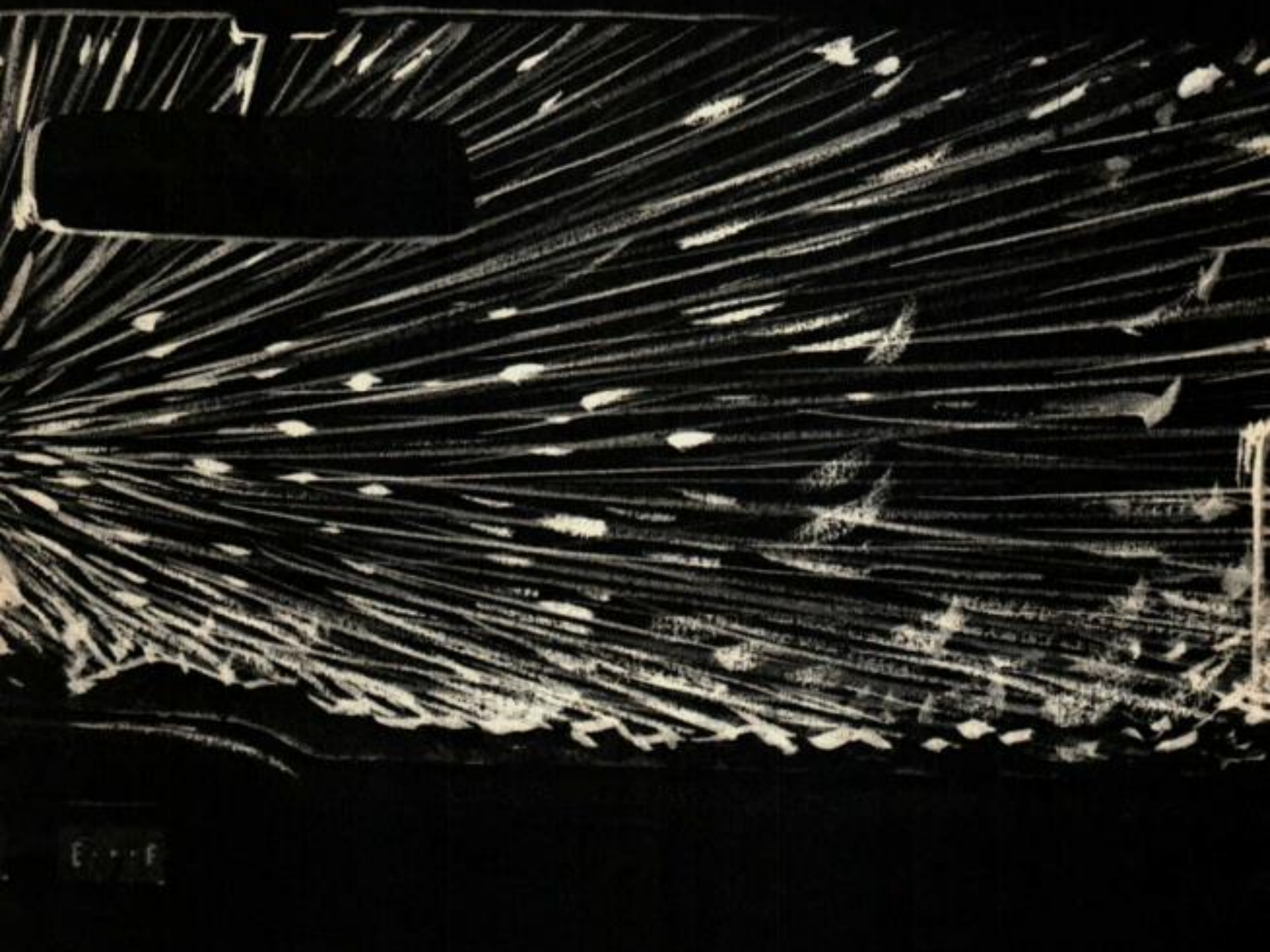
Les carambolages, les accidents se multiplient d'année en année et outre les dégâts importants, on déplore un lourd tribut de vies humaines.

Pouvez-vous vous débrouiller dans une tempête de neige avec des dégivreurs hors d'usage et un pare-brise complètement givré? Pouvez-vous continuer à rouler alors que les autres voitures dérapent? savez-vous ce qu'il faut faire

quand la route disparaît dans un rideau blanc?

Il y a quelques spécialistes de la circulation en neige qui peuvent continuer à rouler dans des conditions qui semblent impossibles. Les professionnels de la route, les coureurs de rallyes y parviennent. Comment font-ils? J'ai roulé en hiver avec quelques uns des meilleurs conducteurs du service d'entretien des routes. Ils sont chargés de maintenir les routes en état de circulation en hiver, et doivent rouler dans les plus fortes tempêtes.

J'ai aussi voyagé avec des équipes de déblayage de la neige dans des bliz-



# tempête de neige

zards si épais qu'on ne pouvait plus voir le bord de la route plongeant en bas à des centaines de mètres.

Tous doivent savoir s'en tirer en toutes circonstances. Voici quelques uns des moyens grâce auxquels ils y parviennent:

● **Tempête froide, pare-brise froid.** Une erreur qui met souvent des conducteurs en difficulté est de rouler avec les dégivreurs en marche dans une tempête froide. Une tempête est « froide » quand la température tombe en dessous de  $-4^{\circ}\text{C}$  (Si la température est plus élevée, la tempête est dite « chaude »).

« Normalement, me dit mon pilote, la neige froide ne colle pas sur le pare-brise. Si vous faites marcher les dégivreurs, la neige fond puis forme de la glace, qui s'épaissit progressivement sous les essuie-glaces et finit par boucher la vue ».

Quand la température est inférieure à  $-4^{\circ}\text{C}$ , certains professionnels ne chauffent jamais un véhicule ni son moteur avant de démarrer. Tout devant rester aussi froid que possible.

« Quelquefois, nous laissons même une fenêtre ouverte par temps très froid pour que les vitres soient bien froides, disent-ils. Même avec les dégivreurs ar-



## CONDUIRE DANS UNE TEMPÊTE DE NEIGE

rêtés, nous posons des chiffons sur les volets fermés des dégivreurs pour empêcher la moindre bouffée de chaleur de monter ».

● **Tempête chaude, pare-brise chaud.** Mais lorsque la température est supérieure à  $-4^{\circ}$  C, il faut chauffer le pare-brise. Il faut aussi chauffer le moteur avant de démarrer, et produire ainsi la chaleur nécessaire pour le dégivrage. Il faut même essayer de chauffer les fenêtres. On n'a pas seulement besoin de voir devant soi dans une tempête, mais aussi sur les côtés et derrière soi.

● **Si le givrage se produit quand même.** Les conducteurs naufragés sont généralement ceux qui essaient de rouler en regardant par un trou. Lorsque les dégivreurs ne peuvent plus lutter contre la tempête, ils grattent la glace sur le pare-brise pour se faire une espèce de hublot. On ne peut pas rouler de cette façon. Pour conduire dans une tempête de neige, il faut avoir une bonne vue d'ensemble. Quand le pare-brise est givré, un conducteur avisé s'arrête pour le nettoyer-mais cela peut être dangereux. Ou s'arrêter sur une autoroute verglacée lorsque les accotement sont occupés par la neige déblayée et qu'il n'y a pas de sortie avant 30 km? Même si vous trouvez une place, votre pare-brise peut se givrer aussitôt parce que la neige est accompagnée d'une pluie glacée. Certains tournent cette difficulté. Sur une partie de la route bien dégagée, ils ralentissent, allument les feux clignotants de danger, ouvrent une fenêtre, et tout en conduisant prudemment d'une main, sortent un bras pour gratter la surface extérieure du pare-brise avec un grattoir en plastique assez rigide.

Ce n'est pas aussi difficile qu'il paraît. Il suffit de détacher la couche épaisse de glace qui se forme à gauche de la partie balayée par l'essuie-glaces, où la chaleur des dégivreurs parvient rarement. C'est tout à fait au bord du pare-brise et facile à atteindre. Entre les passages des essuie-glaces, il faut donner quelques coups rapides avec le

grattoir dans cette « glace d'arrêt ». Il n'en faut généralement pas plus. D'un seul coup, la glace est rompue sous l'action des essuie-glaces et le pare-brise est transparent.

C'est dangereux? Bien sûr, mais le danger est encore plus grand si vous vous arrêtez sur une grande route ou si vous essayez de rouler sans y voir. Mais si les essuie-glaces eux-mêmes sont givrés? On passe alors le bras à l'extérieur et on appuie fortement deux ou trois doigts contre le pare-brise de telle sorte que le bout de l'essuie-glaces passe par-dessus. L'essuie-glaces se cintre sur les doigts et la glace est rompue et se détache en petits morceaux. En quelques secondes, l'essuie-glaces est à peu près dénudé. S'il y a de petits morceaux qui se collent à l'arrière il faut les enlever, sinon ils favorisent la formation d'une nouvelle couche de glace. Pour cela, gratter légèrement à chaque passage entre les doigts. Ce n'est pas difficile mais il ne faut pas immobiliser l'essuie-glaces ou le déloger.

Il existe un autre truc pratique. Sur beaucoup de voitures, quatre fils sont branchés au moteur de l'essuie-glaces. L'un des fils sert à les ranger à la base du pare-brise quand on coupe le courant. Si vous débranchez ce fil, vous pouvez arrêter les essuie-glaces à n'importe quelle position avec l'interrupteur. Si vous les arrêtez sur le côté gauche, vous pouvez les « dégivrer » plus facilement.

● **Le truc des allumettes.** Si les dégivreurs ne sont plus assez forts, ouvrir légèrement le capot de la voiture, caler une ou deux pochettes d'allumettes sous la partie arrière, puis fermer le capot. Cela donne une fente de 30 cm de long et 12 mm de large environ entre le capot et la paroi. Le ventilateur du moteur soufflera constamment de l'air chaud par cette fente, et le courant chaud passera sur le pare-brise. Cela peut empêcher le givrage.

● **Les essuie-glaces polaires.** Certains conducteurs habitués à rouler dans la neige utilisent des essuie-glaces polaires. Les essuie-glaces ordinaires ont pour défaut que leurs surfaces métalliques nues se couvrent d'humidité et se givrent. Les « essuie-glaces polaires » qui coûtent un peu plus cher que le modèle ordinaire sont complètement couverts de caoutchouc. Je m'en suis servi pen-

dant des années, et dans certaines conditions; ils sont très pratiques. Sur certains types de pare-brise, ils ne donnent pas d'aussi bons résultats - peut être à cause de la forme du pare brise. Il convient quand même parfois de les essuyer.

● **Enlevez le manteau de neige.** Le novice démarre souvent avec une bonne couche de neige sur sa voiture. A petite vitesse, dans une tempête, une couche de neige mouillée arrête celle qui tombe. A quelques kilomètres de là, le conducteur freine un peu brusquement. Le manteau de neige glisse alors en avant tombe sur le pare-brise, bloque les essuie glaces et aveugle le conducteur. S'il y a danger, il ne voit même pas clair pour s'arrêter. Il faut toujours enlever la neige du haut de la voiture avant de démarrer. Il faut aussi l'enlever du capot. Sinon, si vous roulez à plus de 40 km/h, la vitesse envoie cette neige sous forme de poudre contre votre pare-brise. Cela peut durer une quinzaine de kilomètres dans une tempête moyenne.

● **Avant de démarrer:** 1. Eliminer les glaçons qui pendent de la carrosserie. Lorsque la neige devient épaisse, ces glaçons freinent, soulèvent les roues et

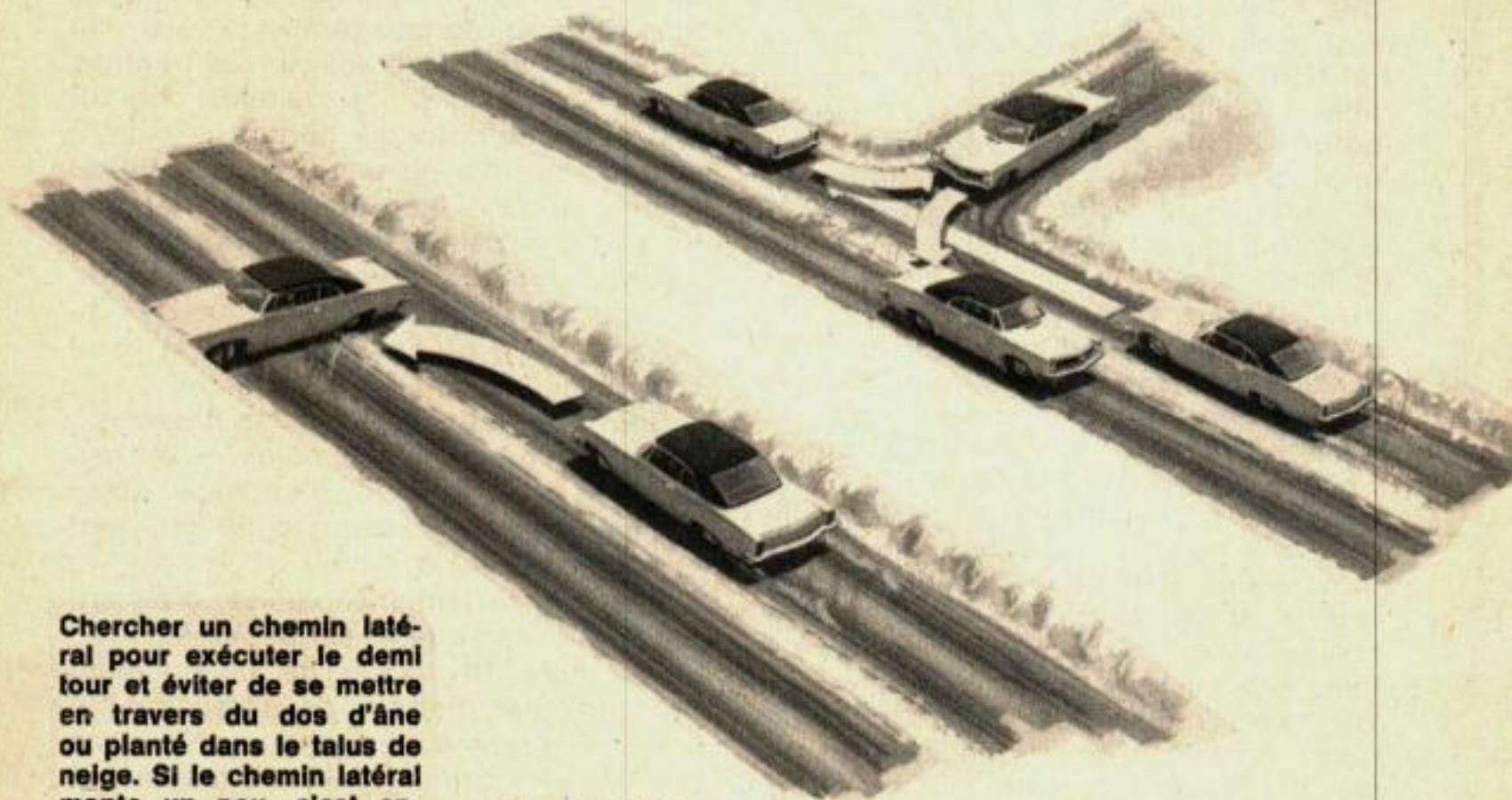
diminuent la traction. Et si vous entrez dans un congère, ils empêchent souvent de plonger la pelle près des roues.

2. Nettoyer toutes les fenêtres. Les fenêtres inclinées des voitures modernes favorisent l'accumulation de la neige sur les vitres pendant les arrêts. Si cette neige n'est pas enlevée, elle peut s'infiltrer, geler à l'intérieur et coincer les vitres.

3. Il faut faire le plein d'eau du lave-glaces, il faut aussi lui ajouter une bonne quantité d'antigel. Quand il neige, le pare-brise est éclaboussé et devient opaque. Avec la circulation, vous serez très ennuyé si votre lave-glaces ne fonctionne pas quand vous en avez besoin. Après avoir ajouté l'antigel, il vaut mieux faire fonctionner le lave-glaces pendant un certain temps pour faire monter le produit dans les canalisations. Si elles sont givrées, on peut les dégivrer avec un peu d'eau chaude, mais il faut faire attention de ne pas verser l'eau chaude sur la vitre froide.

● **Quand le « rideau blanc » descend.** Si vous n'avez jamais roulé dans un « rideau blanc » vous ne pouvez pas vous imaginer ce que c'est. Autour de vous, la neige forme un rideau opaque. Vous ne voyez plus la route ni aucun point

**BON**



Chercher un chemin latéral pour exécuter le demi tour et éviter de se mettre en travers du dos d'âne ou planté dans le talus de neige. Si le chemin latéral monte un peu, c'est encore mieux.

**MAUVAIS**



## CONDUIRE DANS UNE TEMPÊTE DE NEIGE

de repère. Vous voyez seulement un torrent de neige poussé par le vent. Vous savez qu'il y a d'autres voitures dans le voisinage mais vous ne pouvez les voir. Quelquefois, vous ne savez même pas dans quelle direction il faut rouler, car la neige épaisse qui se déplace horizontalement en travers de la route fausse votre sens de l'orientation.

Pour le « rideau blanc », il faut avoir dans la voiture des lunettes à verres jaunes. Avec ces lunettes, on peut voir le bord de la route. Si vous n'en avez pas, essayez des lunettes de soleil mais avec des verres assez clairs.

● **Comment « contrôler » une tempête de neige.** Lorsqu'une tempête de neige devient vraiment dangereuse, il y a un truc très simple, si simple que beaucoup n'y pensent même pas. Il suffit de faire demi-tour dès qu'on peut le faire sans danger et de rouler dans la direction opposée. J'ai eu l'occasion d'appliquer cette technique un jour, quand je me suis retrouvé la nuit dans un « rideau blanc » particulièrement épais. Je roulais dans une tempête de neige contre des rafales de 50 km/h. Quand il fut à peu près impossible d'y voir, je fis demi-tour. Aussitôt, je retrouvais une certaine visibilité! La tempête était toujours aussi violente mais je progressais dans le même sens et à la même vitesse que le vent. Je ne tardais pas à trouver un hôtel où j'ai passé la nuit pour repartir le lendemain.

— Si vous devez faire demi-tour, il y a une bonne et une mauvaise façon de le faire dans une tempête de neige. Supposons que vous êtes sur une route ordinaire à deux voies. La neige s'épaissit. Si vous essayez de tourner sur la chaussée, vos roues arrière pourraient glisser sans pouvoir franchir le dos d'âne. Vous seriez alors immobilisé. Mieux vaut ralentir et chercher sur le côté un chemin qui monte. Arrêtez-vous un peu plus loin, puis tournez en marche arrière avec assez d'élan pour faire monter les roues dans le chemin. Ensuite, il est facile de descendre et de tourner vers la direction opposée.

● **Pour faire demi-tour dans un virage.** C'est ici que se produisent souvent des embouteillages. Un conducteur voit une voiture immobilisée devant lui dans un virage, s'arrête, essaie de faire demi-tour dans le même virage et s'immobilise en travers de la route.

Beaucoup de conducteurs font cet erreur. Ils vont s'immobiliser sur le bas côté du virage. Ils avancent ou reculent en descendant. Une fois qu'ils ont deux roues plus bas que les deux autres, ils ne peuvent plus tourner. Ce qu'il faut faire, c'est reculer en faisant un S. Commencez par reculer en descendant, puis tournez immédiatement dans l'autre sens et laissez votre élan pousser vos roues arrière vers le côté haut de la route. Ensuite il est facile de rouler en avant, la pente vous aidant à tourner.

● **Quand il est vraiment difficile de rouler.** Chargez votre coffre! Je sais que certains spécialistes le déconseillent. Ils estiment que si l'arrière est trop chargé il risque de dérapier dans les virages rapides. Si vous avez une collision, la charge peut être projetée en avant. Mais dans une tempête de neige, on ne s'amuse pas à faire des virages rapides. Quant aux collisions, il s'agit de les éviter de toutes façons.

Ce que les spécialistes oublient souvent, c'est qu'il est difficile de rouler dans une neige épaisse, et que vous êtes alors un danger public si vous n'avez pas assez de poids sur la traction. C'est surtout le poids qu'elles ont sur les roues motrices qui permet aux grosses voitures d'avoir une bonne tenue de route. Et c'est leur poids qui fait que les camions peuvent rouler alors que les voitures légères dérapent tout autour. D'autre part, les meilleurs pneus de neige au monde ne servent à rien si votre voiture est calée sur la neige.

Souvent, il suffit d'avoir des passagers à l'arrière pour faire le poids — ou des bagages, ou le plein d'essence. Dans certains cas, les conducteurs en neige chargent du sable.

Une fois la tempête passée, bien entendu, il vaut mieux se débarrasser du poids mort. Beaucoup de conducteurs chargent des pierres dans leur coffre avant de grimper une longue côte dans une tempête de neige. S'il est dangereux d'avoir des pierres dans sa voiture, il

convient quand même de toujours choisir le moindre mal dans une situation exceptionnelle.

● **Si vous voulez vous tailler un chemin dans la neige:** Lorsqu'elle est si épaisse qu'il faut se tailler un chemin, beaucoup de conducteurs foncent en avant et perdent de la vitesse jusqu'au moment où les roues arrière tournent sur place. Ils sont enlisés. Il ne faut jamais forcer une voiture contre la neige. On commence d'abord par avancer doucement. Dès que la résistance devient trop forte, on s'arrête et on recule de quelques mètres — avant que la voiture ait le temps de s'enliser. Il faut reculer exactement dans les traces. On recommence en progressant chaque fois de quelques mètres, jusqu'au moment où le congère est franchi. Le passage de forts congères, risque d'avoir fait chauffer le moteur. La neige peut avoir bouché le radiateur. On doit s'arrêter dès que possible, ouvrir le capot et examiner le radiateur et la calandre. S'ils sont obstrués, fermez le capot et laissez le moteur tourner au ralenti. Si le radiateur est en ébullition arrêtez le moteur — généralement, sa chaleur fait fondre la neige infiltrée en quelques minutes. Mais dans certains cas, on peut trouver de grandes quantités de neige bien tassée autour du moteur lui-même et qu'il faut enlever.

● **Si vous dérapez hors du chemin.** Beaucoup de conducteurs dérapent et s'enlisent bêtement. Il semble qu'ils ne savent pas faire marche arrière. Ils ne savent pas non plus redresser les roues avant.

Une voiture qui dérape s'arrête généralement avec les roues braquées à droite ou à gauche. La voiture est alors coincée dans la neige épaisse.

Si le véhicule n'est pas tombé dans un fossé on arrive souvent à le dégager en redressant simplement les roues avant et en reculant un peu.

La plupart des conducteurs ne savent pas se tirer convenablement de cette situation. Ils essaient de forcer le passage et s'enlisent encore plus. Ils ne se donnent pas la peine de chercher les endroits où se trouve la résistance. Avant de reculer, il faut regarder sous la voiture d'un bout à l'autre. Il faut repérer les endroits où la neige oppose une forte résistance et les dégager. Un rateau et une houe de jardin rendent autant de services qu'une pelle dans

ce cas. Avant de redresser les roues, dégagez la neige qui les cale. Autrement, les roues vont tasser fortement cette neige. Sous une forte pression, la neige fond puis gèle pour former une paroi dure.

Il faut ensuite faire un chemin pour chaque roue à l'arrière et à l'avant, pour reculer puis repartir. Si la route est inclinée, il faut prévoir d'avance de quel côté les roues arrière vont glisser. Il faut mettre du sable ou du sel de ce côté. (Pendant ce temps, les pneus refroidissent et tiendront mieux sur la neige).

● **Utilisez les balises!** Avant d'essayer de vous dégager, placez des balises des deux côtés. La visibilité est aussi mauvaise dans une tempête de neige que dans un brouillard épais. Vous risquez d'être écrasé par une voiture qui ne vous voit pas. Il ne faut pas lésiner sur la signalisation lumineuse. Votre vie en dépend!

● **Des projecteurs braqués vers le ciel.** Dans une tempête de neige, on risque de ne pas être vu par une voiture qui vous rattrape. On roule doucement, les feux rouges sont couverts de givre, la neige qui tombe réduit fortement la visibilité. Soudain, une voiture qui roule plus vite surgit derrière. Elle ne voit pas votre voiture sous sa gaine de neige et la tamponne. Pour éviter ce genre d'accident, les conducteurs avisés braquent leurs projecteurs vers le ciel, inclinant les faisceaux de 15° vers l'arrière. Le conducteur qui suit pourra souvent voir les reflets de ces faisceaux bien avant de voir les feux rouges (même certains gros camions utilisent cette protection).

Dans une tempête de neige, on ne peut être trop visible à l'arrière. Roulant il y a peu de temps dans une forte tempête de neige, je vis un feu de signalisation rouge clignoter dans l'obscurité. Je m'approchais avec précaution prêt à m'arrêter. Je ne rendis compte alors que ce feu était fixé sur un gros camion que j'étais en train de rattraper. Le conducteur du camion, sachant que sa remorque couverte de givre était à peu près invisible, avait allumé un feu de bengale de 30 minutes et l'avait fixé au côté gauche à l'arrière. Cela présente un certain danger d'incendie. Mais dans une tempête de neige, c'est le meilleur moyen d'être vu. Et un feu de bengale ne peut être givré!