

Réduire les coûts des Services Hivernaux grâce à la technologie dans le contexte d'un budget d'austérité

**Björn Ólafsson
Icelandic Road Administration
Borgartun 7
105 Reykjavik
Iceland**

Tel +354 522 1000/fax +354 522 1109

E-mail: bjorn.olafsson@vegagerdin.is

Résumé :

Le défi que doivent relever les Services Hivernaux consiste à chercher tous les moyens susceptibles de compenser les réductions budgétaires consécutives à la profonde crise économique que traverse l'Islande.

Ces réductions créent des difficultés tant à la société en général qu'au particulier usager du réseau routier. C'est pourquoi tous les efforts ont porté sur les moyens d'optimiser l'efficacité de l'équipement existant et du contrôle de frottement et d'adhérence.

De meilleures techniques de mesure, une meilleure organisation des itinéraires des véhicules de service, la mesure du sel résiduel sur les routes, la surveillance des véhicules et un contrôle strict de l'utilisation du sel figurent parmi les points essentiels de ces efforts. La formation et l'entraînement du personnel ont été également renforcés.

Afin d'utiliser l'équipement avec un maximum d'efficacité, pour ce qui est de la limitation des mouvements inutiles des véhicules, chaque zone est régie par un réseau déterminé qui lui est propre, et qui dépend de facteurs tels que l'intensité du trafic, la durée spécifique des opérations effectuées ainsi que le partage et la position des équipements et des dépôts.

Tous les trajets des opérations et leur degré de priorité sont déterminés à l'avance, ainsi que les tâches attribuées à chaque unité d'équipement sur chaque trajet. Des variations dans la mise en œuvre des opérations peuvent avoir lieu, selon le degré d'enneigement ou si l'opération se limite à un simple contrôle de frottement et d'adhérence.

Il est important de suivre régulièrement les variations de température et les bulletins météorologiques, et de faire une évaluation de l'état général de la chaussée et de la salinité. Les routes les plus fréquentées sont dotées de capteurs qui fournissent des données sur la température, l'humidité et la salinité de la chaussée. Nous avons également recours à des méthodes et techniques manuelles pour évaluer l'humidité et la salinité à tout moment donné.

Il est impératif, lors du déneigement, d'atteindre la « route noire » au plus vite avant le salage ; le sel n'élimine pas la neige. Quand cela est nécessaire, on a recours au salage pendant une chute de neige continue de manière à éviter le tassement et faciliter les opérations de déneigement.

Sur les routes à grande circulation, l'objectif est d'effectuer un épandage préventif avant l'apparition de verglas. Ce qui nécessite une surveillance accrue de l'état des routes et une consultation météorologique plus assidue.

La quantité de sel à épandre est prescrite en fonction de la température de la chaussée, de la salinité résiduelle, du moment de la journée, de l'épaisseur du film d'eau sur la route, des conditions météorologiques et des prévisions valides à tout moment donné.

La direction des services hivernaux est centralisée, avec deux postes de surveillance qui couvrent la totalité du territoire national. Toutes les opérations sont déterminées à partir de ces deux postes en accord avec les directeurs et les surveillants sur les lieux des opérations. Toutes les décisions sont enregistrées et font l'objet d'une réévaluation continue en fonction des acquis de l'expérience.