Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 11 (1940)

Heft: 5

Artikel: Le bois carburant

Autor: R.St.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825626

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

P34

ONZIÈME ANNÉE N° 5 OCTOBRE 1940

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L'A. D. I. J.

PARAISSANT TOUS LES DEUX MOIS

Secrétariat et administration : M. **R. STEINER** **Delémont — Tél. 2.15.83**	Présidence de l'A.D.I.J. : M. **F. REUSSER** **Moutier — Tél. 9.40.07**	Caissier de l'A.D.I.J. : M. **H. FARRON** **Delémont — Tél. 2.16.57**

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel :** fr. 3.— ; le numéro : fr. 0.50. — **Annonces :** S'adresser au Secrétariat de l'A. D. I. J., Delémont.

SOMMAIRE:

Le bois carburant, *R. St.* — **Communications officielles. Annexes.**

LE BOIS CARBURANT

Le remplacement des carburants par des produits du pays est à l'ordre du jour et d'une façon extrêmement pressante du fait de l'arrêt presque complet de nos importations de carburants. La revue *Le Marché du bois* du 19 septembre 1940, publie deux articles extrêmement intéressants sur la question et nous en extrayons pour nos lecteurs les idées principales qui doivent retenir l'attention aussi bien des propriétaires de forêts, que des détenteurs de véhicules à moteur et de l'industrie automobile.

Au 1er septembre de cette année plus de 34.000 véhicules à moteur étaient immobilisés, faute de carburants. Leur nombre ira encore en augmentant au cours de l'hiver. Pour suppléer au manque de benzine, des efforts considérables sont entrepris aussi bien par nos autorités que par l'industrie de l'automobile et les producteurs de bois, car le plus important carburant de remplacement est sans contredit le bois. Un camion par jour est en moyenne équipé pour être actionné au gaz de bois. C'est encore bien peu et le rythme de la transformation va s'accélérer. Les autorités ont l'intention d'intervenir pour activer la cadence des transformations de telle sorte que d'ici un an 1000 à 2000 camions puissent être actionnés au gaz de bois.

Les produits forestiers, un peu abandonnés au cours de ces dernières années, pendant lesquelles, ils ont cédé le pas devant le fer, le béton, le charbon, le gaz, l'électricité, reprennent de ce

fait assez subitement la première place parmi nos richesses nationales. Et l'économie forestière se trouve placée devant une tâche nouvelle, inattendue, dont l'importance est dictée non pas par une mode passagère, mais par des besoins urgents et impératifs. Elle doit s'adapter rapidement aux besoins nouveaux, tout en satisfaisant en même temps une clientèle qui l'avait abandonnée en son temps et qui aujourd'hui est avide de mettre sous toit de nombreux stères de bois pour remplacer un charbon hypothétique au seuil d'un hiver qu'on prévoit rigoureux.

De quelles quantités de bois s'agit-il pour remplacer en partie la benzine qui nous fait défaut ? Un camion moyen, parcourant annuellement 35.000 km., consomme en moyenne 120 kg. de bois gazogène aux 100 km., en emploiera au total environ 40 tonnes, soit 80 stères de hêtre. Pour 1000 camions, il faudra 80.000 stères de hêtre. Il s'agit donc de quantités considérables en volume. Le bois doit être parfaitement sec (max. 18 % d'eau) et doit être séché à l'air pendant toute une belle saison. Le bois coupé en hiver ne devient utilisable que l'automne suivant. C'est donc immédiatement qu'il faut agir pour amasser les stocks nécessaires pour l'hiver 1941/1942. Et d'ici là les besoins en carburants de remplacement iront en augmentant.

Le séchage artificiel du bois gazogène n'est pas rentable. Par contre en entreprenant dès maintenant les coupes et en façonnant le bois en vue de son emploi comme gazogène, en l'entreposant d'une façon rationnelle, les propriétaires de forêts peuvent abréger considérablement la préparation du bois.

L'Association suisse d'économie forestière adresse à tous les propriétaires de forêts un pressant appel pour les engager à fournir rapidement des quantités suffisantes de bois gazogène. Là où des coupes sont prévues dans des peuplements jeunes ou d'âge moyen, composés principalement de hêtre, il faut commencer ces exploitations maintenant, sans attendre, afin d'obtenir que cet automne déjà, le séchage du bois soit aussi avancé que possible.

A cet effet l'Association suisse d'économie forestière fournit les directives suivantes :

1. Composition. — C'est avant tout le hêtre qui convient comme bois carburant. Mais on peut sans inconvénient y mêler, dans une proportion allant jusqu'à 50 %, d'autres bois durs d'esssences feuillues et des branches de résineux.

2. Façonnage. — Comme le bois sèche d'autant plus rapidement qu'une quantité donnée de celui-ci présente plus de surface d'évaporation, les catégories qui conviennent comme bois gazogène doivent, aussitôt après la coupe, être refendues autant que possible. De gros quartiers et de gros rondins ne sèchent qu'avec une extrême lenteur, même dans des conditions favorables, et ne sont par conséquent pas des catégories dont on puisse partir pour la préparation du bois gazogène. Des rondins ayant 7 cm. de diamètre et plus doivent toujours être

fendus. Pour ceux dont le diamètre va jusqu'à 14 cm., le mieux est de les façonner immédiatement en fagots de bois refendu ou fagots dits de bois carburant. Le surcroît de travail que cela demande vaut la peine qu'on se l'impose étant donnée la beaucoup plus grande rapidité avec laquelle le bois sèche et les avantages que cette façon de procéder assure pour le traitement ultérieur en carburant. Si l'on façonne du gros bois, la tranche ne doit jamais mesurer plus de 80 à 100 cm². Ici, des demis-rondins doivent toujours être refendus en quarts de rondins.

3. Dépôt. — L'entassement en forêt des fagots et du bois fendu devrait, toutes les fois que c'est possible, avoir lieu en dehors du peuplement et à des places exposées au vent et au soleil. Les quartiers qui se trouvent tout en bas ne doivent jamais être mis directement sur le sol : ils doivent toujours reposer sur deux traverses. Si l'on a l'intention de faire le dépôt sous toit, le bois de hêtre fendu devrait, avant ce magasinage, être laissé quelques semaines découvert, en plein air ; il souffre ainsi beaucoup moins des champignons.

Dans les dépôts sous hangar, il faut qu'il y ait entre les tas un espace d'au moins 30 à 50 centimètres. Comme l'ont montré des observations auxquelles on s'est livré, des fagots de bois refendu et de petits quartiers ont, quand ils étaient déposés sous toit de la manière qui convient, atteint au bout de 3 à 4 mois — selon la saison et le temps qu'il faisait — l'état de bois « sec à l'air ». Par conséquent, si le bois est bien préparé et bien déposé, et si l'organisation est celle qu'il faut, on peut en une année faire sécher une quantité égale au double de ce que peut contenir le hangar.

Pour ce qui concerne la **réduction proprement dite en bois gazogène,** nous engageons nos lecteurs à se reporter à la publication qui paraîtra prochainement sous le titre « Tranchage, séchage et emmagasinage du bois carburant ». Les propriétaires qui s'intéressent à cette opération et à la vente du bois carburant prêt à l'usage sont invités à en informer l'Office forestier central suisse, à Soleure.

Il va sans dire que l'observation des directives ci-dessus offre des avantages non pas uniquement pour la préparation du bois gazogène, mais aussi pour celle du bois à brûler. On peut concevoir que la Section « Bois » de l'Office fédéral de guerre pour l'industrie et le travail prescrira aux propriétaires de forêts non seulement la livraison de quantités déterminées de bois de feu destinées à être employées comme carburant, mais aussi les catégories de bois propres à cet emploi. Toutefois, nous recommandons, à tous les propriétaires de forêts qui le peuvent de ne pas attendre un ordre de l'autorité, mais **de se prêter dès maintenant, de plein gré et sans réserve, à ce que l'on attend d'eux ici.** L'utilisation du bois comme carburant pour moteur est un mode d'emploi moderne fort intéressant, qui, plus sans doute qu'aucun autre, est propre à éveiller dans notre population entière la conscience des richesses incommensurables et inépuisables dont nous disposons dans nos forêts. Concourons donc à favoriser cette manière d'utiliser notre bois. Nous rendrons ainsi au pays un important service et contribuerons à ancrer dans tous les esprits et dans tous les cœurs la compréhension, souvent absente autrefois, qu'il faut avoir pour nos forêts.

Nous reprenons volontiers l'appel de l'Association suisse d'économie forestière. Elle a longtemps combattu pour répandre

les possibilités nouvelles d'utilisation du bois. Elle n'a ménagé ni ses efforts ni ses moyens pour pousser à l'utilisation du bois gazogène longtemps avant la guerre déjà. Si des démarches ont atteint un résultat, ce dernier était bien loin de répondre au programme établi. Aujourd'hui les faits lui donnent tout à coup raison et un grand retard doit être rattrapé dans des circonstances particulièrement difficiles.

Nous appuyons aussi l'Association suisse d'économie forestière, parce que depuis plusieurs années, le sort de nos communes, riches en bois invendus, avait retenu notre attention et provoqué de multiples démarches de notre part. Pour les propriétaires de forêts les mauvaises années sont passées, le bois est un des produits les plus demandés, il se vend avec un profit suffisant. Mais il faut assurer l'avenir et l'adaptation actuelle de l'économie forestière doit pouvoir être conservée même de nombreuses années après la guerre. Si les recettes douanières doivent en souffrir un peu, les producteurs du pays s'en trouveront peut-être mieux et avec eux toute l'économie nationale. Le travail entrepris aujourd'hui en hâte ne doit pas porter le caractère de l'improvisation, il faut qu'il puisse porter ses fruits pendant de longues années.

R. St.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Extraits des procès-verbaux du comité

1. Séance du 30 juillet 1940, à Delémont

Sentier des gorges de Moutier

De nouvelles offres seront demandées aux entrepreneurs de la région et si elles nous permettent d'effectuer les travaux dans les limites des crédits alloués, les travaux seront commencés immédiatement.

Rénovation de St-Ursanne

Le canton et la Confédération n'ont pas accordé les subventions demandées. L'Association par contre mettra 15.000.— fr. à disposition de la Commission de rénovation de St-Ursanne pour subventionner les réfections de façades faites selon les directives de l'architecte. La commune, de son côté, doit verser une subvention de 5 %. Les travaux de réfection peuvent être répartis sur 3 à 4 ans. La commune de St-Ursanne gère les fonds mis à disposition par l'A.D.I.J.