

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 77 (1926)
Heft: 7

Artikel: Les bois et les pelouses de la Gérine
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785448>

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: 24.01.2026

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

à former soient homogènes et satisfassent le mieux les exigences de la scierie. Puis, la vente intervient. Il faut en adapter les conditions à la situation du marché, à la clientèle que l'on veut atteindre. Lorsque la vente a lieu, bois rendu à l'usine ou sur wagon, il faut connaître les divers moyens de transport et choisir le plus rationnel et le moins coûteux.

Pendant le cours, les participants ont eu l'occasion aussi de voir le film de l'Office forestier central Suisse „De la forêt à la scierie“. Le Racco, nouvel instrument dont on se sert aujourd'hui pour faciliter la vidange des bois a fonctionné devant eux. Ils assistèrent enfin au chargement d'un camion automobile et d'un wagon de chemin de fer.

Nous sommes persuadés que ce cours donnera d'heureux résultats et que cet essai pourra se généraliser. Ainsi nous espérons que d'autres cours d'utilisation commerciale des bois seront organisés dans le canton. Ils contribueront à l'amélioration de l'économie forestière vaudoise. Seuls un triage et une présentation impeccables de nos produits nous ouvriront les débouchés dont nous avons besoin pour placer le surplus de notre production ligneuse.

Ch. Gonet.

Les bois et les pelouses de la Gérine.

Dans notre rapport présenté à l'Assemblée générale de la Société forestière suisse à Fribourg, en 1919, sur „le Reboisement du bassin de la Gérine“, nous traitions, à page 37, de l'œuvre capitale de la création des voies d'accès au périmètre de reboisement. Il y est question d'une étude, soit celle de la Gérine, provoquée par le syndicat des alpages du Passelbschlund, qui aujourd'hui est réalisée: la vallée est desservie sur sa rive gauche, depuis quelques mois, par un chemin alpestre, pour le plus grand bien de son exploitation sylvo-pastorale. Le point d'aboutissement est au Torry d'Avaux, à l'altitude de 1094 m, au confluent du ruisseau des Filistarfenés et de la Gérine. Le beau domaine forestier que l'Etat de Fribourg s'est créé, dans le haut de la Gérine, est distant de 500 mètres de l'extrémité de la route, dans la partie basse des Italiennes (voir notre rapport de 1919 pour les détails d'afforestation).

1^o Historique. En date du 2 avril 1917, se constituait à Fribourg une société pour la construction et l'entretien d'un chemin alpestre dans la vallée de Passelb, en conformité des articles 52, 59 et 703 du CCS et 284 de la loi cantonale d'application du 22 novembre 1911. Son but c'était l'exploitation rationnelle des nombreux et importants pâtu-

rages, des forêts particulières et des forêts publiques en voie de création. Le 7 avril 1917, le Conseil d'Etat approuvait les statuts du syndicat, conformément aux dispositions de l'art. 284 de la loi d'application du CCS. L'étude du projet fut poussée activement; par arrêté du 21 octobre 1919, le canton nous allouait un subside général de 30 % et le Département fédéral de l'Economie publique un subside égal (le 25 novembre de la même année). En cours d'exécution, des subsides-chômage de 10 % nous furent assurés, ce qui portait la subvention totale à 70 % du coût des travaux, tous frais d'administration à charge des intéressés.

Les bases légales et administratives de l'entreprise étaient ainsi posées et les possibilités financières assurées à son développement. Le Gouvernement, par arrêté du 23 janvier 1920, procéda à la nomination d'une commission de taxe, laquelle dut répartir entre les propriétaires intéressés les frais de la construction, ainsi qu'il est prévu à l'art. 14 de la loi du 10 mai 1852, loi qui régit encore les améliorations foncières du canton de Fribourg.

Nous ne saurions entrer ici dans le détail des péripéties de cette mémorable campagne qui, commencée en 1915 déjà, fut couronnée en 1925 par la construction du pont en béton armé sur la Gérine, au lieu dit „Sageboden“, et des voies d'accès au village de Plasselb, sur la rive droite.

Il y avait tantôt 25 ans qu'on parlait de ces travaux. Les complications des juridictions communales, les difficultés techniques très sérieuses de l'entreprise, l'insuffisance des moyens financiers et les divergences des volontés assuraient la victoire à la routine. L'ancien chemin était un casse-cou à contre-pentes et cheminées atteignant 30 % de pente, côtoyant le cours de la Gérine pour descendre en maints endroits dans le lit même des torrents. Les bois devaient être flottés sur des parcours variant de 2 à 7 km. Au point de vue de l'accès, la vallée n'était autre chose qu'une petite Albanie, arcane sympathique néanmoins par ses richesses en réserve. Nous ne pouvons entrer dans le détail de cette situation bizarre et chaotique et faisons suivre les divers projets élaborés successivement par le Bureau du Génie agricole pour être soumis au vote des assemblées générales de la Société et à la sanction gouvernementale.

Par arrêté du 6 novembre 1918, le premier projet fut approuvé; il portait sur une dépense de 230.000 fr.

En date du 26 octobre 1923, un devis complémentaire de 90.000 fr. fut ratifié pour un prolongement de la route. En séance du 6 janvier 1925, un troisième projet comportant le pont sur la Gérine, les endiguements et les voies d'accès à la rive droite, du devis de 152.500 fr. fut sanctionné par le Conseil d'Etat. Les prévisions budgétaires totalisées ascendaient à 472.500 fr.

2^o Notice géologique. Monsieur J. Tercier, assistant à l'Institut de géologie à Neuchâtel, qui s'est occupé spécialement de la géologie de la Berra, a étudié la question sur le parcours de notre chemin et le

long du talweg. Il nous a aimablement remis ses conclusions que nous résumons ci-après :

„Au point de vue géologique, le Passelbschlund est facile à caractériser : c'est le segment de la vallée de la Gérine situé à l'intérieur de la chaîne de flysch de la Berra. Lorsqu'à partir de Passelb on remonte la Gérine, on a tout d'abord sur la rive gauche quelques affleurements de mollasse marine, puis de mollasse d'eau douce aquitanienne recouverts de dépôts fluvio-glaciaires et morainiques rhodaniens. En arrière, la chaîne de flysch est marquée par une paroi boisée qui descend vers la rivière à la Roggena. En avant de cette paroi constituée, comme tout l'intérieur de la chaîne de la Berra, par un complexe très puissant de grès et de marnes qu'on appelle le „grès du Gurnigel“, passe un ruban de „Wildflysch“, niveau inférieur au grès du Gurnigel et composé surtout de schistes argileux et marneux. Mais du sud de Passelb le „Wildflysch“ n'est pas visible : des éboulements provenant, sur la rive gauche de la Gérine, de l'arête de Muschenegg, sur la rive droite, de la zone ravinée du Grossrain masquent tout affleurement ; en outre, de chaque côté de la rivière des petits torrents ont édifié des cônes de déjection plus ou moins nets. *C'est dans cette couverture d'éboulis qui doit être assez épaisse, et qui probablement repose encore sur des dépôts glaciaires, qu'on a accroché le pont en béton-armé du Sageboden.*

De la nouvelle carrière de Passelb, où commence le flysch, jusqu'au dessous de Tature (1009 m altitude), la Gérine longe constamment, sur sa rive droite, la roche en place. Sur la rive gauche, la nouvelle route qui suit cette rive, à une faible hauteur au-dessus du lit, repose en partie sur les grès du flysch, en partie sur les éboulis. Le segment de la route qui s'étend dès la jonction de la Gérine avec le Höllbach jusqu'au delà de la Lenzburgera est situé dans des dépôts glaciaires localisés. C'est ainsi que le tracé coupe, au-dessous de Varena, une ancienne moraine frontale. Le sol y est relativement stable, tandis qu'en face, au Kapberg, des glissements se font sentir du bas jusqu'au haut de la montagne, affectant aussi bien le flysch que les dépôts morainiques. En face de la Lenzburgera, la Gérine s'est creusé un lit sinuex dans les schistes grèso-marneux. Il y a là un phénomène d'épigénie, car primitivelement la rivière a coulé un peu plus à l'ouest. Mais ce lit antérieur a été comblé par des éboulis. En effet, au sud de Rasell et en amont du point cote 1042 m, on voit une petite plaine marécageuse, vestige d'un lac temporaire, né lors d'une obstruction momentanée du lit. Les glissements de terrain qui ont barré la vallée se sont produits sur les deux rives. Le flysch a cédé autour de Schmutzena et de Rasell et ses débris sont arrivés jusqu'à la rivière. Celle-ci refoulée a dû se creuser un nouveau lit dans la direction de Unter-Räscher. Même la série de roches en place que la route coupe en face du point cote 1042 m témoigne de phénomènes de tassement assez intenses et qui ne paraissent pas entièrement éteints.

Plus au sud, la route ne laisse voir sur son parcours que des for-

mations détritiques, soit les beaux cônes de déjection des ruisseaux Wusta et Filisdorfenes et, dans l'espace qui les sépare, des dépôts morainiques. Plus au sud encore, soit dans le périmètre des reboisements, la Gérine coule tantôt dans le glaciaire, tantôt dans le flysch qui y forme des gradins et des paliers successifs selon que la roche est constituée par des bancs épais de grès dur ou par des successions grèso-marneuses.

L'étude du pont du Sageboden fut confiée à M. Hefti, à Fribourg, spécialiste en béton armé. Les travaux furent adjugés à M. Brusa, entrepreneur à Guin. Ces messieurs se sont acquittés de leur tâche à notre entière satisfaction. Le pont n'est autre que le goulot de ce vaste cirque de Plasselbschlund, anneau de béton et d'acier dont le calcul statique offre un intérêt particulier.

Nous faisons suivre l'exposé de M. Hefti en le résumant.

(A suivre.)

L'alimentation des moteurs à explosions par le bois carburant.

(Suite).

Avec le système *Etia*, l'inventeur produit un gaz enrichi, en amenant toutefois à son foyer de l'air déjà très chaud, chargé de vapeur, cette dernière variant mieux automatiquement qu'avec le système précédent, auquel il a été ajouté diverses complications. Cependant, il est indéniable que cet appareil, qui produit un gaz très pur, a une certaine vogue en France actuellement. Il a obtenu des résultats comparatifs excellents dans tous les concours où il s'est présenté, et notamment au dernier concours franco-belge dont nous parlerons tout à l'heure. Le constructeur affirme que sur son camion N—Q, 45 HP, la perte de puissance due à l'emploi de son gazogène n'a plus aucune importance et reste insignifiante, cela en raison de la puissance de son moteur, dont la force totale n'est jamais utilisée avec l'essence. C'est donc une qualité de la machine à laquelle aiderait la bonne qualité et la parfaite épuration du gaz carburant.

Le gazogène *Panhard*, de la fabrique d'automobiles de ce nom, est à combustion renversée. Il permet ainsi un mélange de charbon et de bois sec. Le bois doit être coupé en petits morceaux réguliers. Il n'y a pas d'injection de vapeur d'eau, l'appareil utilisant l'eau contenue dans le bois. Il y a alors séchage du bois, puis distillation dans la trémie de chargement puis, dans le foyer, décomposition de l'eau et des produits de distillation qui n'ont pas d'autre porte de sortie que celle de la zone de combustion. Si ce gazogène utilise le charbon seul, les poussières et autres produits nocifs au moteur sont, par la combustion renversée, brûlés dans le foyer. L'alimentation du moteur consiste tout d'abord dans un refroidissement complet du gaz, au moyen d'un système de tubes très développé. Cela permet une densité du gaz plus favorable. Le lavage et le dépoussiérage se font ensuite, à sec, dans