

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 80 (1929)
Heft: 3

Artikel: L'entretien de chemins forestiers pourrait-il être subventionné?
Autor: A.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785271>

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: 28.04.2026

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

Comprise entre les 21½ et 55° de latitude sud, c'est-à-dire allant de la zone subtropicale à la zone antarctique, la République argentine est divisée en deux zones distinctes : la vaste plaine argentine, d'une part, si typique, et la région montagneuse, dont la chaîne des Andes qui court du nord au sud, formant frontière avec le Chili, forme le groupe principal. Il en résulte une grande variété de climats, de sols, etc., et, par conséquent, une grande variété de types de forêts. Entre la forêt subtropicale typique, qui couvre le territoire des Misiones et les flancs des montagnes de Jujuy, Salta y Tucuman, dont les essences principales : le cèdre, le lapacho, le Cebil colorado, le jacaranda, le laurier, dominant un sous-bois exubérant impénétrable, et la forêt antarctique qui couvre les flancs et les vallées des Andes patagoniques, il y a tous les types intermédiaires.

Le problème présenté par le Congrès forestier argentin est donc grandiose et bien que sa réalisation intégrale ne soit possible que dans un avenir lointain, c'est le premier pas en vue de l'organisation technique de l'exploitation des forêts par l'Etat.

Tartagal F. C. S. Fé, 14 janvier 1929.

M. Noverraz, ingénieur forestier.

L'entretien de chemins forestiers pourrait-il être subventionné ?

Les administrations forestières ont salué avec reconnaissance les propositions de l'Inspection fédérale des forêts tendant à élever le taux des subsides alloués à la construction de chemins neufs. Les arguments en faveur des chemins forestiers, dans le rapport ad-hoc, ont déjà fait leur effet. On ose affirmer que la résistance à l'exécution de travaux de ce genre, toujours onéreux pour un budget communal, n'existe presque plus, à l'encontre de ce qu'on a pu observer, il y a seulement vingt ans. La hausse annoncée peut donc être considérée tout autant comme la récompense du bon vouloir que comme un encouragement.

Une autre activité en matière de chemins a, par contre, besoin d'être encore stimulée, encouragée. C'est l'entretien. Dans de nombreux cas, tout l'effort qu'une commune peut donner semble épuisé dès qu'un chemin est terminé et reconnu. Il y a là un peu de la faute des forestiers. On promet monts et merveilles lorsqu'on

lance un projet. On parle de tous les avantages qu'on en retirera. Jamais, ou bien rarement, on ne porte en compte les dépenses d'entretien que nécessitera la nouvelle voie.

Or, ces dépenses peuvent parfois s'élever à un chiffre assez coquet, cela précisément à un moment où la caisse a été vidée par les frais du premier établissement. Alors on renvoie les travaux d'entretien; le résultat en est un chemin neuf qui risque de dégénérer en une mauvaise charrière.

Il semble que c'est un paradoxe de prétendre qu'un chemin neuf est d'un entretien plus coûteux qu'un vieux chemin. Il en est pourtant ainsi, surtout si l'on veut, en peu de temps, obtenir un tablier parfait. On oublie que les matériaux d'un chemin neuf, même construit dans les meilleures conditions, avec de bons matériaux et par un bon entrepreneur, ont besoin de se tasser, de se lier. Cet affaissement naturel produit des lacunes, notamment les ornières, qui sont une apparition inévitable dans tout chemin neuf. Plus vite on remédiera à ces déficits et meilleur sera l'effet.

Théoriquement, le mieux serait de laisser un chemin neuf se tasser naturellement sans qu'on y circule. Au bout d'un repos de six à douze mois, les matériaux se seraient assis et tassés automatiquement et la résistance du tablier serait bien supérieure à ce qu'elle est au moment où l'on donne le dernier coup de râteau. Mais en général, hélas, un chemin neuf, attendu comme le Messie, est mis en exploitation immédiatement et nos charretiers profitent de doubler leur charge. Les dégâts ainsi causés à un ouvrage trop neuf et mal consolidé sont souvent très élevés; si l'on intervient tardivement avec les travaux d'entretien, le chemin peut être détérioré définitivement.

Il semble que cette question d'entretien n'a pas été envisagée jusqu'ici dans toute son ampleur. On cherchait plutôt à l'éluder, en recourant à un système de construction très solide et soi-disant rationnel, n'exigeant pas d'entretien. Lorsqu'on demande l'abaissement du taux des rampes, notamment, on argumente avec les dégâts causés par les eaux de ruissellement. Mais là, justement, on s'est bercé de grosses illusions. Pour annihiler les effets du ruissellement des eaux pluviales, il ne faudrait pas dépasser une rampe de 3 ou 4 %. Or, pour surmonter de forts dénivellements dans des contrées montagneuses, on sera toujours obligé — pour des raisons

provenant du coût des constructions — d'admettre des pentes relativement fortes. Il y a dix ans, le maximum admis oscillait entre 12 et 15 %. Aujourd'hui, c'est 10 %. Que nous apportera demain ? Mais tout ingénieur des eaux nous prouvera que les effets du ruissellement sont presque identiques sur des pentes relativement fortes, ainsi de 8, 10, 12 %. Un chemin à la pente de 10 %, inondé par une trombe d'eau, subira les mêmes dégâts qu'un autre à 12 %. Sur toutes ces pentes, jusqu'à 4 ou 3 %, la vitesse acquise du courant permet d'entamer les empièvements les mieux construits. D'innombrables exemples peuvent être invoqués comme preuve, sur les routes cantonales aussi bien que sur les chemins forestiers.

D'où il résulte que c'est un leurre et une illusion d'argumenter en faveur de telle ou telle pente, en prétendant qu'elle fera éviter des frais d'entretien. Aucun chemin forestier ne pourra jamais subsister sans entretien, pas même un chemin en terrain plat.

Aucun chemin — et nos Travaux publics ont pleinement accepté cet axiome — aucune route, même de première classe, ne peut rester en bonne forme si l'on n'y consacre pas, périodiquement, des travaux de réparation. Les chemins veulent être nourris.

C'est donc ici qu'une profonde réforme de la mentalité des propriétaires forestiers est nécessaire. Et c'est aussi le devoir des administrateurs de rappeler, à l'occasion de toute nouvelle construction, qu'elle entraînera des frais d'entretien qui grèveront les budgets de l'avenir. La conséquence de ce classement des dépenses d'entretien au premier rang pourrait trouver une répercussion et une sanction jusque dans l'application des subventions fédérale et cantonale. Etant donnée l'importance primordiale de l'entretien d'une route, si l'on veut éviter que le capital d'établissement ait été dépensé presque inutilement, n'y aurait-il pas une formule à trouver, par laquelle les propriétaires seraient encouragés et aidés dans ces dépenses d'entretien ? Cela sous forme d'un capital à affecter au premier entretien, d'une importance de premier ordre, ou bien sous forme de subventions au traitement d'un cantonnier.

Cette intervention rendrait moins illusoire la recommandation stéréotypée figurant au pied des décisions concernant l'allocation de subsides.

A bon entendeur salut !

A. P.