

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse  
**Herausgeber:** Schweizerischer Forstverein  
**Band:** 107 (1956)  
**Heft:** 5-6  
  
**Artikel:** La desserte des forêts  
**Autor:** Gaillard, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-764808>

### **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:** 10.12.2025

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

Les soins cultureux gardent dans la forêt de montagne toute leur importance. Les interventions sylvicoles ont avant tout comme but le maintien et l'accentuation de l'inégalité. Dans beaucoup de forêts de montagne, la forêt jardinée semble être celle qui convient le mieux pour obtenir un peuplement composé d'éléments variés d'âges différents. On appliquera également le mode de traitement par coupes progressives avec rajeunissement par groupes et bouquets adapté aux conditions suisses. Le sylviculteur conscient du but à atteindre marquera les bois lui-même. Pour obvier aux difficultés de rajeunissement, on créera partout des groupes et des bouquets d'essences variées, qui empêcheront les reprises des associations de hautes herbes ou de buissons nains et qui faciliteront le rajeunissement des essences et des races propres à la station.

Dans les forêts de montagne, le rajeunissement naturel seul ne suffit pas pour assurer la continuité de la forêt. Des rajeunissements par plantations s'imposent simultanément.

*Bezençon*

## **La desserte des forêts**

Par *E. Gaillard, Berne*

(Oxf. 37--686)  
(38.3:67)

### **A. Types d'installations d'autrefois**

L'établissement de moyens de dévestiture est-il de nature à venir en aide à la population de montagne? Nous répondrons oui sans hésitation. Mais avant d'indiquer de quelle façon, il convient de définir ces moyens.

Ce sont toutes les installations et voies facilitant l'accès d'un endroit à l'autre. Elles ne sont pas nouvelles. De tous temps, l'homme a éprouvé le besoin de ménager ses forces et celles des animaux qui sont à son service. Aussi n'a-t-il pas craint de tailler à travers monts et rochers des pistes étroites ou larges, tantôt simples, tantôt audacieuses, sans s'inspirer la plupart du temps d'aucune règle technique, mais en suivant uniquement son instinct. Ces chemins existent encore, on les emprunte souvent et ils rendent malgré tout de grands services, faute de mieux. Y a-t-il un seul village, hameau, mayen ou alpage qui ne soit relié à un autre, ne serait-ce que par un mauvais sentier?

Grâce à son ingéniosité, le montagnard a aussi créé des lançoirs où le bois glissait à vive allure par temps humide sur des rondins judicieusement disposés au fond et sur les bords d'une sorte de canal. D'autres fois, il a tendu de la montagne vers la plaine un câble métallique auquel il fixait des fagots à l'aide de crochets en bois dur qu'il confectionnait lui-même au cours de l'hiver.

Ces installations vétustes ont pratiquement disparu. On ne les rencontre plus guère que dans des régions où les conditions de vie de la population demeurent précaires.

L'essentiel pour le paysan de montagne était que les produits récoltés parviennent à destination, sans compter l'effort déployé ni le temps consacré.

## **B. Constructions modernes**

### **C h e m i n s**

#### *1. Généralités*

Aujourd'hui que la lutte pour l'existence est devenue plus dure et que chacun recherche un minimum de bien-être et de confort, il est nécessaire de tendre vers une culture plus rationnelle et, partant, plus rémunératrice. On conçoit dès lors qu'il ne soit plus possible de gaspiller son temps en des besognes qui peuvent être fort simplifiées par la présence de voies carrossables.

Les chemins forestiers sont de plus en plus appelés à soulager le sort des montagnards, à la condition toutefois d'être bien étudiés et bien construits. En montagne, ils sont destinés à rendre de multiples services; ils doivent satisfaire avant tout les besoins de la forêt, sans négliger pour autant les intérêts agricoles et touristiques, ni la liaison des villages et hameaux entre eux.

#### *2. Données techniques*

##### *a) Plan d'ensemble*

Pour ce faire, il faut partir de bonnes artères existantes, parfois de la plaine. Cette condition nécessite inévitablement l'établissement de longs tracés, souvent fort coûteux, au travers de parois de rocher. On voit donc qu'avant d'entreprendre la construction des chemins, l'étude d'un réseau d'ensemble complet s'impose. C'est à ce moment-là qu'il s'agira de bien connaître les éléments qui dicteront l'importance à donner à la nouvelle chaussée. En règle générale, il y a lieu de retenir que les chemins principaux seront toujours davantage mis à contribution que les embranchements secondaires. Par conséquent, les premiers seront construits plus larges et plus solidement que les deuxièmes. Un chemin principal ne mérite ce nom que si le plus grand nombre d'usagers l'utilise. Nous savons que certains propriétaires sont enclins à restreindre la circulation sur des voies qu'il ont établies avec beaucoup de sacrifices et dont ils sont seuls à assumer l'entretien. Cette fâcheuse pratique cause un mécontentement qui va parfois jusqu'à l'insubordination. Il faut donc remédier à cette situation en demandant aux pouvoirs publics de reconnaître l'intérêt général du nouveau chemin et de participer à sa remise en état lorsque le besoin s'en fera sentir.

Le plan d'ensemble établi, on procédera à la classification des différents tronçons en retenant qu'il est toujours possible de modifier le tracé,



Chemin forestier de Cordona



Pont du Feschelbach

aussi bien en ce qui concerne sa largeur que sa structure, mais que son profil en long ne pourra jamais être amélioré.

#### *b) Pentes*

Ceci nous amène à parler des pentes à adopter.

Pensant réaliser des économies sur la longueur des tracés, on construisait fréquemment des chemins de base ayant des pentes de 12 à 14 ‰. Bientôt, on s'aperçut que l'entretien de ces artères coûtait très cher et qu'il était matériellement impossible d'empêcher qu'elles soient ravinées. Aujourd'hui, on en vient à des constructions meilleures en ne dépassant pas ou que rarement 10 ‰ pour des chemins principaux. Cependant, certains techniciens ont tendance à réintroduire dans leurs projets ces fortes pentes en partant de l'idée que la motorisation actuelle ne s'en ressent pas et que les risques d'érosion peuvent être supprimés lorsque la superstructure de la chaussée est fixée à l'aide d'un liant. Si ces allégations se révèlent valables, il n'en demeure pas moins que le danger d'accidents subsiste. Il faut même s'attendre qu'il ira croissant en proportion de l'augmentation autorisée du tonnage des poids lourds qui s'engagent, par temps froid ou humide, sur ces chemins à grande déclivité.

La pente idéale d'un chemin principal est donc de 7 à 8,5 ‰, au maximum 10 ‰. Pour les embranchements secondaires et les chemins de haute montagne, qui sont moins utilisés, on pourra aller jusqu'à 12, exceptionnellement 14 ‰. Les contre-pentes doivent être évitées dans la mesure du possible. Il en va de même en ce qui concerne les chemins en palier, où l'écoulement des eaux est insuffisant.

#### *c) Largeur*

La largeur de ces artères dépend du genre de véhicules qui les empruntent. Si, en pleine forêt, une voie carrossable de 3 m, élargie par de nombreuses places d'évitement, semble devoir suffire, il faut la porter à 3 m 60 partout où le chemin principal traverse des propriétés agricoles. En effet, il faut veiller à tout prix à ce que le bétail ne marche sur la banquette ou ne se gare sur les talus à l'approche des camions.

#### *d) Superstructure*

La question qui préoccupe le plus les propriétaires en ce moment où les matériaux sont chers et la main-d'œuvre rare, est celle de la superstructure à donner aux chemins principaux. Si l'empierrement classique, composé d'un hérisson de 15 à 20 cm d'épaisseur sur lequel on dépose une couche de gravier de 10 cm, a donné de bons résultats, on constate néanmoins qu'il s'use beaucoup plus de nos jours où les véhicules à moteur circulent rapidement. Il faut donc revoir cet aspect du problème. Les essais tentés avec des plaques de béton ou avec des pénétrations à

chaud et à froid semblent donner satisfaction. Plus que jamais, le technicien doit savoir qu'il ne suffit pas de construire à bon compte, mais qu'il faut réduire l'entretien à un strict minimum.

D'autre part, le propriétaire devra admettre que si un chemin est bien effectué, et partant plus cher, il l'établit en général avec l'aide du canton et de la Confédération, mais que par contre il est seul par la suite à en assumer les frais de réfection. L'autorité responsable des deniers publics devra à son tour faire preuve de beaucoup de compréhension dans l'analyse des projets de chemins qui lui sont soumis et dans l'octroi des subventions qui ne seront jamais assez élevées en montagne où le coût au mètre courant est souvent disproportionné par rapport au but visé.

La participation des pouvoirs publics aux frais d'entretien et d'ouverture devrait s'étendre à toutes les catégories de chemins de montagne qui, faute de moyens financiers, demeurent parfois tout l'hiver recouverts de neige et l'été encombrés de matériaux.

### T é l é p h é r i q u e s

Non seulement les chemins, mais aussi les téléphériques sont appelés à venir en aide à la population montagnarde. Bien que la loi forestière fédérale soit assez restrictive en ce qui concerne ces installations, qui ne devraient servir qu'au transport des bois, l'usage veut qu'elles puissent être équipées dans certains cas pour transporter également des personnes et des marchandises. Il n'est toutefois pas recommandable de remplacer un chemin par un téléphérique qui ne touche que deux points, alors qu'une bonne artère forestière dessert souvent de vastes régions. Les téléphériques ont néanmoins leur raison d'être lorsqu'il faudrait développer une voie au travers de parois rocheuses improductives.

#### *3. Les chemins, source accessoire de travail et de gain*

La construction des chemins forestiers est une source de gain appréciable pour le montagnard. Songeons un peu aux chaussées construites en régie, où tous les ouvriers agricoles disponibles ont l'occasion d'améliorer leurs revenus sans devoir abandonner leurs domaines. Ils sont rares les ouvrages qui se prêtent aussi bien que les constructions forestières à être entrepris en morte saison ou pendant l'arrêt des gros travaux agricoles. Nous connaissons des communes où ces chantiers ont en quelque sorte remplacé une industrie locale qui manquait. On y travaille depuis plus de 20 ans et on est loin d'avoir terminé les travaux.

Il en est de même de l'entretien de ces chemins qui peut se faire selon les disponibilités financières du maître de l'œuvre pendant la saison qui convient le mieux à ses ouvriers. Il s'établit ainsi un échange d'argent très profitable entre les habitants de la commune.



#### *4. Bien-être et économies réalisées*

La présence d'un réseau complet de chemins améliore sensiblement les conditions de vie en montagne. Les chemins principaux s'incorporent parfaitement bien aux exploitations rurales; les embranchements secondaires facilitent l'accès aux forêts et aux pâturages de haute altitude.

Si la forêt a tout à gagner de ces nombreuses voies qui pénètrent au plus profond de ses peuplements, l'agriculture n'a rien à y perdre, tout au contraire. Pour illustrer les avantages dont cette dernière est à même de profiter, nous citerons le cas de deux communes de montagne qui ont su tirer sagement parti des chemins forestiers.

La première a construit une laiterie modèle où sont centralisées la vente du lait et la fabrication du fromage; une jeep passe chaque matin dans les différents alpages pour y recueillir le lait produit qu'elle achemine sur la laiterie. Ceci n'a été possible que grâce à la présence de nombreux chemins qui, tout en desservant la forêt, touchent les alpages. La commune a estimé cette solution plus économique que la réfection des différentes fromageries qui s'imposait.

La seconde, se voyant à cours de fromagers, a fait exploiter en commun trois alpages, soigner ses produits dans un chalet central et, de là, les diriger vers la plaine au moyen de véhicules à moteur en empruntant l'artère forestière de base à laquelle les consorts d'alpage ont pu se raccorder à peu de frais (alors qu'auparavant le transport se faisait à dos d'hommes). Dans les deux cas, les communes ont réalisé des économies substantielles.

En conclusion, nous soulignerons le fait qu'en subventionnant des chemins forestiers, les pouvoirs publics accordent une aide indirecte à la population montagnarde en mettant un frein à son exode vers les villes. Ceci est un des avantages — et non le moindre — de la dévestiture forestière.

#### **Zusammenfassung**

##### **Die Waldaufschließung**

Seit jeher hat der Bergbewohner Waldwege rein gefühlsmäßig, d. h. ohne Rücksicht auf technische Erfordernisse, angelegt. Da diese einfachen Wege dem motorisierten Verkehr kaum zugänglich sind, werden sie nach und nach aufgegeben und durch besser ausgebaute Verkehrsadern ersetzt.

Die Praxis verlangt, daß vor Inangriffnahme eines Wegbaues zuerst das generelle Wegnetz eines größeren Gebietes abgesteckt werden muß; so kann die Länge der zu bauenden Wege auf das Notwendigste beschränkt werden. Je nach der Bedeutung der zukünftigen Verkehrsader richten sich Wegbreite und Ausführung des Oberbaues. Wie die Erfahrung lehrt, darf das Gefälle der Hauptwege 10 % nicht übersteigen, dasjenige der Zubringerwege soll nicht mehr als 12 bis 14 % betragen. Früher wurde die Fahrbahn durch das von Hand gesetzte Steinbett befestigt; heute, bei steigendem Motorfahrzeugverkehr, wird dieses

mehr und mehr verdrängt durch eingewalzten und durch ein Bindemittel zusammengehaltenen Schotter. Es ist vorteilhaft, etwas mehr für den guten Ausbau eines Waldweges anzulegen; dadurch lassen sich die Unterhaltskosten, welche allein zu Lasten des Bauherrn gehen, vermindern. Die öffentliche Hand sollte auch einen Teil dieser Kosten übernehmen.

In gewissen Fällen können auch Drahtseilanlagen den Bergbewohnern große Dienste leisten; solche Transportanlagen sollen aber nur dann gebaut werden, wenn die Kosten für die Erstellung von Waldwegen in keinem Verhältnis zu dem zu erreichenden Ziel stehen oder der geplante Weg nur wenig produktive Gebiete durchfahren würde.

Ein Waldweg soll der Wirtschaft einer ganzen Gegend nützlich sein. Bau und Unterhalt können für den Bergbewohner zu einer geschätzten Arbeits- und Verdienstquelle während der stillen Jahreszeit werden. So wird der Entvölkerung der Gebirgsgegenden entgegengewirkt. Bereits haben einige Gemeinden den Wert solcher Waldwege für die bessere Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Güter erkannt.

## Verbauungen und Aufforstungen im Rahmen der Gebirgshilfe

Von A. Lombard, Frutigen

(Oxf. 384:233--91)  
(38.8:23.3:97)

In der Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die *Waldverwüstung* im Gebirge durch die menschlichen Eingriffe ihren schlimmsten Zustand erreicht. Große Hochwasserverheerungen traten überall auf. Einsichtige, verantwortungsbewußte Kreise, wie z. B. die Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft, wiesen auf den Zusammenhang zwischen Abholzung und Überschwemmungen hin. Auf Veranlassung des Bundesrates verfertigte Prof. E. L a n d o l t im Jahr 1862 einen Bericht: «Untersuchung der schweizerischen Hochgebirgswaldungen», in welchem er die große Gefahr der Entwaldung darlegte. Im nächsten Jahr, 1863, reichte Nationalrat W e b e r von Bern eine Motion ein, «alle Maßnahmen zu treffen für die Wiederherstellung der Gebirgswälder und die Aufforstung der Einzugsgebiete von Wildbächen». Wie zur Illustration erfolgte im Jahr 1868 die größte Wasserkatastrophe der Schweiz. Sie forderte 50 Menschenleben und verursachte für 14 Millionen Franken Schäden, ein gewaltiger Betrag für die damalige Zeit. Die Sammlung für die Unwettergeschädigten ergab 3 245 000 Franken. Davon zweigte der Bundesrat 1 Million Franken zu Aufforstungszwecken ab und legte von 1871 an jährlich 100 000 Franken dazu. Damit war die Grundlage zur Korrektur der Wildbäche und zur Wiederherstellung des Gebirgswaldes geschaffen; sie bedeutete zugleich eine tatkräftige Hilfe für die Gebirgsbevölkerung. Den gesetzlichen Boden dieses Gemeinschaftswerkes brachte das eidgenössische *Forstgesetz* von 1876.