

# Points de vue touchant l'utilisation du bois [fin]

Autor(en): **Bornand, G.-H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse**

Band (Jahr): **95 (1944)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-784884>

## **Nutzungsbedingungen**

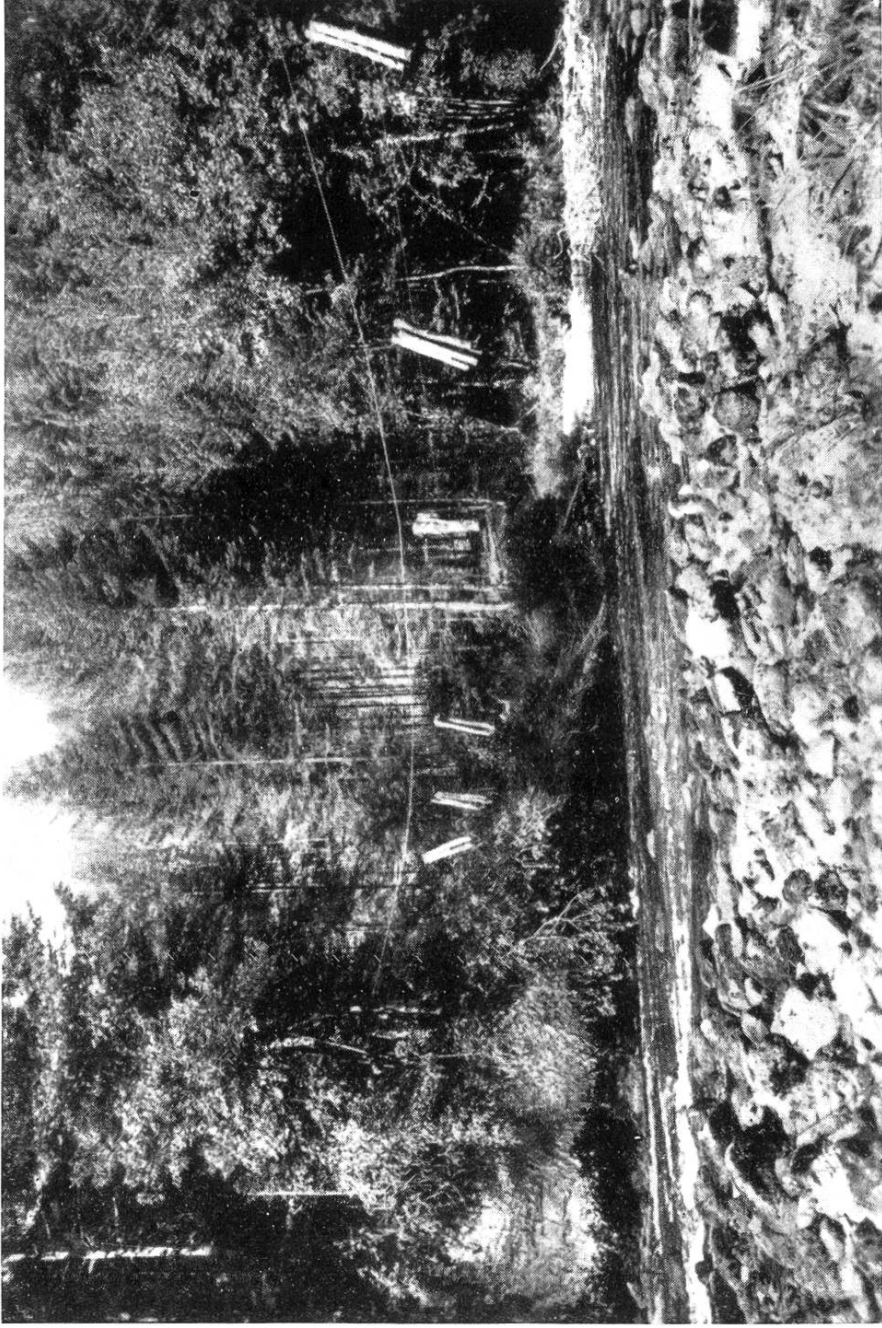
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Phot. Maître.

TRANSPORT DE BOIS A TRAVERS UNE RIVIERE AU MOYEN DU TÉLÉFÉRIQUE  
MAITRE & GIRARDIN.

# JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ FORESTIÈRE SUISSE

95<sup>me</sup> ANNÉE

JUIN 1944

N° 6

## Points de vue touchant l'utilisation du bois

(Suite et fin.)

### Le point de vue du fabricant de bois-carburant. — En guise de conclusion

On peut dire, en parlant du commerce du bois-carburant, que c'est là une branche d'activité née de la guerre et due entièrement à la pénurie des carburants liquides d'importation. En effet, la préparation du bois destiné aux premiers gazogènes construits ou montés chez nous était, dans l'immense majorité des cas, laissée au propriétaire lui-même. Il fabriquait ainsi son carburant comme il le voulait et dans la mesure nécessaire à couvrir ses besoins. On ne trouvait, avant la guerre, que quelques rares postes de ravitaillement, répartis dans tout le pays et dont le but était uniquement de servir de relais aux camions effectuant de longs parcours. La vente était forcément faible, limitée encore par le petit nombre de gazogènes en service.

La très forte augmentation du nombre des camions transformés a eu, comme corollaire immédiat, une élévation correspondante de la consommation des carburants solides. En outre, dès le moment où tout le commerce du bois de feu fut réglementé et où la fabrication du bois-carburant fut soumise à l'octroi de concession, la vente de ce produit par le commerce augmenta dans une très forte proportion. Les propriétaires de camions — bien que de substantiels contingents leur aient été accordés sous forme de bois brut — n'avaient, en effet, ni le bois, ni, dans la plupart des cas, le personnel nécessaire à cette préparation. Un commerce nouveau a ainsi vu le jour, commerce dont ont bénéficié en premier lieu les marchands de bois de feu comme fabricants et les garagistes comme intermédiaires.

Des chantiers ont été ouverts, les fabricants se sont outillés et ont investi des capitaux souvent importants; plusieurs se sont, en outre, mis en campagne pour préparer également le charbon de

bois-carburant et ont acheté dans cette intention les fours, concasseurs et trieurs nécessaires. Le développement de ce marché des carburants solides ne saurait donc les laisser indifférents. Pour le propriétaire de forêt aussi, l'augmentation ou la diminution du volume travaillé a son importance. Il nous a donc paru intéressant de connaître l'opinion d'un fabricant de bois-carburant sur l'organisation de ce marché, et de savoir ce qu'il pense de l'avenir probable de cette activité.

\* \* \*

*Quand avez-vous commencé la fabrication du bois-carburant ?*

C'était en 1935, mais en très petite quantité; l'utilisation du gaz de bois dans les moteurs était alors à ses débuts, et les propriétaires de gazogènes préparaient eux-mêmes tout leur carburant. Nous n'en avons pour notre compte qu'une très petite réserve, destinée uniquement au ravitaillement des rares camions de passage.

*La guerre a, chacun le sait, provoqué une augmentation considérable de cette production; cette augmentation peut-elle être chiffrée ?*

Il est évident que notre production actuelle n'est pas à comparer avec ce que nous fabriquions et vendions avant 1939. Il est, d'autre part, difficile de chiffrer cette augmentation, que nous estimons pour notre compte à 100 % au minimum.

*De quelles machines disposez-vous ?*

Le meilleur carburant est produit par des gros rondins ou des quartiers de bois durs; ils donnent, en effet, une très faible proportion d'écorce, ce qui évite bien des inconvénients de marche. Il est évident que l'on ne peut, pour le débit de ces gros morceaux, utiliser une déchiqueteuse comme c'est le cas avec les branches. Pour notre compte, nous débitons notre bois à la scie à ruban et le refendons à l'aide de fendeuses verticales. L'utilisation de la hache pour cette préparation ne peut entrer en ligne de compte que dans des chantiers de très faible importance, ou bien dès qu'il s'agit d'occuper du personnel en période de chômage.

*Le système actuel de distribution du bois brut est-il satisfaisant ? Avez-vous suffisamment de bois à disposition ?*

L'organisation actuelle est satisfaisante sur ce point. Les contingents qui nous sont accordés par l'Office cantonal du bois nous

permettent de couvrir nos besoins, besoins réduits du reste par une certaine mévente du bois carburant préparé.

Nous aimerions cependant que les bois mis à notre disposition nous soient attribués immédiatement après leur façonnage; nous aurions, de ce fait, la possibilité de les transporter à notre chantier dans les meilleures conditions, et pourrions les stocker et les conditionner nous-mêmes au mieux. Il serait ainsi possible d'obtenir d'une façon plus rationnelle un produit de meilleure qualité.

*Vous avez parlé d'une certaine mévente des bois-carburants préparés. Cette mévente est-elle réelle et importante, et quelles peuvent en être les causes ?*

Nous avons, en effet, de la peine à vendre le bois-carburant sortant de nos chantiers; nous pourrions facilement, avec notre installation et notre personnel actuels, augmenter notre fabrication de 50 % au minimum.

D'où cela vient-il ? Il faut en rechercher la cause première dans le fait que d'importantes attributions de bois brut ont été consenties à certains gros consommateurs; ceux-ci peuvent ainsi couvrir une bonne partie de leurs besoins sans passer par le marchand. Bien que ces attributions directes aient été réduites, ces temps derniers, c'est là que réside actuellement la grosse difficulté de notre commerce.

*Pensez-vous que la consommation du bois-carburant diminuera fortement sitôt la guerre finie? Quelles sont pour vous les perspectives d'avenir de cette fabrication ?*

Tout se résume pour nous en une question de prix. Nous sommes persuadés que la consommation du bois-carburant baissera fortement et rapidement si les carburants d'importation peuvent de nouveau être livrés en quantité et à bas prix; il faudra que le bois-carburant s'adapte en conséquence.

Nous croyons cependant que cette diminution ne se fera que très graduellement, les propriétaires de camions voulant amortir leurs installations avant de faire retransformer tout ou partie de leur parc. Il est certain toutefois que, grâce aux perfectionnements techniques apportés aux gazogènes et surtout aux appareils d'épuration, le bois-carburant continuera à être utilisé dans une mesure appréciable après la fin de la guerre. Encore une fois, c'est la relation existant entre le prix du bois et le prix des carburants importés qui sera déterminante à cet égard.

Relevons deux points dans ce que nous a dit ce fabricant de bois-carburant. Tout d'abord, pour ce produit comme pour le bois de feu, notons que ce commerçant désire vivement recevoir le bois brut aussitôt après son façonnage. Il a ainsi la possibilité de le faire transporter et de le stocker dans des conditions qu'il estime idéales, et il peut, comme il le dit lui-même, le « conditionner » au mieux à son idée. Il est bien évident que le bois aura tout à gagner à ne rester qu'un minimum de temps en plein air; le produit fini sera ainsi certainement très supérieur à celui provenant de bois mal ou trop longtemps stocké. On aura réussi, de cette façon, à tirer le maximum de rendement de la matière à disposition.

Le second point que nous voulons souligner est l'opinion, entendue du reste de divers côtés, disant que ce ne sont pas les perfectionnements techniques seuls qui détermineront, dans l'avenir, le maintien en circulation des véhicules à gazogènes. Le facteur qui sera certainement décisif à cet égard sera toujours d'ordre économique : le gaz de bois ne pourra maintenir les positions acquises aujourd'hui que si le prix de revient du bois-carburant reste sensiblement inférieur à celui des carburants d'importation. A cette seule condition, il nous sera possible de conserver et peut-être même d'étendre ce débouché, intéressant à plus d'un titre pour notre économie forestière.

\* \* \*

Dans les derniers numéros du « Journal », nous avons publié quelques articles formulant l'opinion de certains cercles intéressés à l'utilisation du bois sous diverses formes. Nous pourrions, il va sans dire, continuer cette enquête pendant longtemps encore et interroger à ce sujet les représentants de bien d'autres corps de métier. Nous devons cependant nous limiter et voulons essayer de tirer une conclusion de ce que nous avons vu.

Un premier point s'impose: on se rend compte, dans le public, de l'effort réalisé par la forêt, durant ces années de guerre, pour parer au manque de matières premières. On est, dans tous les milieux, certain que seul le bois nous a permis de tenir comme nous avons pu le faire depuis le début de la guerre et que, sans lui, le peuple tout entier aurait souffert du froid, du chômage et même, pour certains, de la faim. Où en serions-nous si le bois n'avait pas suppléé, dès le début, à tout ce que l'importation avait cessé de

nous livrer ? Nous pouvons donc être à juste titre fiers de ce que nous avons pu faire, et être reconnaissants surtout aux anciens qui nous ont permis de le réaliser. Sans eux et sans les réserves qu'ils ont créées, comment aurions-nous pu faire face aux obligations multiples qui nous ont été imposées ?

Et l'avenir ? L'avenir immédiat est encore loin d'être éclairci ; nous allons encore certainement au-devant de bien du travail et probablement aussi de bien des désillusions. Quant à l'avenir plus lointain, l'après-guerre, que nous réserve-t-il ? Bien malin qui pourrait, aujourd'hui déjà, nous donner une idée exacte de ce qu'il sera ! Il est permis toutefois de poser quelques jalons et d'essayer d'entrevoir au-devant de quoi nous allons.

Tous nos interviews peuvent se résumer comme suit : le bois a beaucoup de chances de conserver après la guerre une partie tout au moins des positions récemment acquises. Mais il y a à cela une condition essentielle : dans tous les milieux, on veut de la marchandise de qualité, à un prix abordable. Ce n'est qu'à cette condition que le bois pourra concurrencer les autres produits, que ce soit le fer, le charbon, l'huile ou l'essence.

Pour atteindre ce but, trois problèmes devront être examinés et résolus. Ils ont nom :

- 1° Progrès technique
- 2° Production de qualité
- 3° Organisation commerciale.

*Progrès technique.* Tous les appareils ont subi, depuis le début de la guerre, des transformations et des améliorations techniques considérables. On a ainsi atteint un stade de développement très avancé, laissant bien loin en arrière tout ce qui s'était fait jusqu'ici. Il est cependant de toute importance que l'on ne s'en tienne pas là. Les essais doivent être poursuivis et il faut que, dans tous les domaines, des améliorations nouvelles tendent toujours à augmenter le rendement, à diminuer le coût, à simplifier la manœuvre. Sinon, nous serons de nouveau, et très rapidement, en état de nette infériorité vis-à-vis des produits concurrents.

Parallèlement, une vive action de propagande doit être entreprise et poursuivie. Il ne faut pas que, de temps en temps seulement, on rappelle au public les mérites réels du bois. Il faut que, sans cesse, on lui fasse part des nouveautés techniques, que, sans

répit, on réveille son intérêt pour ces questions. Le public suisse doit arriver à « penser bois » !

*Production de qualité.* La guerre nous aura permis de liquider une grande partie des « poids-morts » que la forêt traînait avec elle. Nous sortirons de la période actuelle avec des peuplements appauvris certes en quantité, mais dont la qualité moyenne sera supérieure à ce qu'elle était en 1939. D'autre part, les progrès de la science nous promettent pour l'avenir des produits nettement plus beaux que jusqu'ici. Pensons à l'importance de la sociologie végétale et de la pédologie pour la restauration des forêts naturelles; pensons surtout à l'influence du choix des semences, de la sélection dans les rajeunissements et de l'éclaircie sélective des jeunes perchis.

Mais il ne suffit pas que la science nous montre le chemin; encore faut-il le suivre. Ce sera là notre tâche, comme il sera aussi de notre devoir de trier toujours plus complètement les assortiments livrés par la forêt. Et cela, seule une classification très simple, mais basée sur la qualité et la destination des produits, nous permettra de l'obtenir, aussi bien pour le bois de feu que pour le bois de service.

Enfin, nous devons nous *organiser sur le plan commercial*. C'est là une nécessité inéluctable, mais grâce à laquelle nous pourrions tirer le parti le meilleur des richesses mises à notre disposition et des progrès réalisés par l'industrie. Toutes les branches d'activité dépendant de la forêt sont trop interdépendantes pour se permettre le luxe de lutter les unes contre les autres. Leur but est commun et il faut qu'elles travaillent en commun à sa réalisation. La *communauté de travail* ne doit pas être ici un vain mot; il faut qu'elle soit réalisée coûte que coûte.

\* \* \*

Nous avons volontairement fait abstraction, dans cette enquête, de tout ce qui touche à l'utilisation chimique du bois dans l'industrie. Ce n'est pas que nous n'en voyons pas l'importance, bien au contraire. Mais cela nous aurait entraîné trop loin, sans probablement nous apprendre beaucoup de choses nouvelles. C'est la branche cadette de l'utilisation du bois, mais c'est celle aussi devant laquelle s'ouvrent les plus brillantes perspectives. Sa place sera marquée dans la communauté de travail qui doit *unir* — et



non seulement réunir — tous ceux qui, de près ou de loin, dépendent de la forêt. Et si, nous, nous en dépendons, n'oublions jamais qu'elle dépend à son tour des réalisations que nous saurons mettre sur pied. Son avenir est en nos mains et c'est cela, finalement, qui seul compte.

*G.-H. Bornand.*

---

## **Un nouveau système de téléphérique pour bois de feu**

Les surexploitations considérables de bois de feu, que l'économie nationale réclame actuellement de nos forêts, ont mis en évidence, plus que jamais, la grande importance de la question des transports forestiers. Presque d'un jour à l'autre, notre économie forestière a été mise en face du problème difficile de placer, à portée immédiate du consommateur, un volume de combustible ligneux double de celui d'avant-guerre. Le manque de main-d'œuvre et de chevaux, ainsi que les mesures de rationnement de fourrages, de carburants et de pneumatiques, sans oublier les complications multiples résultant de la mise sur pied de notre armée, n'ont pas été de nature à simplifier la solution de ce problème capital.

La grosse insuffisance de bons chemins forestiers carrossables a pour suite également d'augmenter, dans une notable mesure, les difficultés du transport en forêt et de tenir à l'écart d'importants massifs forestiers dont on aurait pourtant aujourd'hui un si impérieux besoin. D'après l'enquête faite récemment par l'Office forestier central suisse de Soleure, il est établi qu'il manque encore au canton de Berne, pour assurer une dévestiture rationnelle de ses forêts publiques, tout près 1300 km. de chemins empierrés, d'un coût total de construction se montant à environ 46 millions de francs.

Nous devons saluer avec reconnaissance toutes les découvertes et perfectionnements redevables à l'initiative privée, et ayant rapport au chapitre des transports. Il n'y a pas longtemps que le téléphérique « Wyssen », d'une conception bien supérieure à tout ce qui était connu jusqu'à maintenant, a fait son apparition, intéressant vivement, et à juste titre, tous nos milieux forestiers. Dans nos pays montagneux, les possibilités d'application de cet ingénieux système sont évidemment très nombreuses, bien que cette installation, par sa précieuse affectation aux transports de bois de service, conserve toujours les caractères d'une installation lourde, ne se justifiant que pour des quantités importantes. Notre intention n'est pas d'entreprendre ici une critique générale d'un système que nous ne cessons de vanter et de recommander, mais nous tenons de porter à la connaissance des différents milieux de notre économie forestière, un autre système de téléphérique qui, pour le moment, n'est applicable qu'au transport de bois de feu déjà débité en bûches de 1 m., ce qui est déjà bien précieux,