

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 75 (1924)
Heft: 9

Artikel: Le tracteur à chenilles et le transport des bois
Autor: Barbey, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785940>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



Phot. A. Barbey

TRACTEUR A CHENILLES RENAULT
débordant des bois dans la „forêt le Mire“ (Dépt. du Jura, France)

JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ FORESTIÈRE SUISSE

75^m ANNÉE

SEPTEMBRE 1924

N^o 9

Le tracteur à chenilles et le transport des bois.

Il est intéressant de suivre l'évolution qui se produit dans l'exploitation des bois chez nos voisins de l'ouest. Qu'on en juge plutôt par les deux illustrations accompagnant ces lignes et qui représentent une exploitation moderne de grande envergure en Franche-Comté.

Les „papeteries de France“ ont acquis, il y a deux ans, une forêt privée située près du village de St-Maurice, localité qui se trouve sur le chemin de fer secondaire reliant St-Laurent à Clairvaux dans le département du Jura. La dite forêt, qui compte 430 ha, fait partie d'une vaste région boisée occupant un des plateaux intermédiaires disposés entre la plaine de la Saône et la chaîne du Jura. C'est une sapinière de caractère plus ou moins équien probablement constituée naturellement dans un ancien taillis de chêne.

Les nouveaux acquéreurs, qui avaient résolu d'exploiter la totalité du matériel estimé à environ 250 à 280 m³ à l'hectare, ont dû remédier, dès le début, au manque de voies d'accès. On ne peut, en effet, considérer comme suffisant le seul chemin construit par les anciens propriétaires en vue d'extraire les bois d'une partie excentrique de la propriété.

Pour transporter sur wagons du chemin de fer secondaire un matériel de grumes supputé à cent mille mètres cubes, les „papeteries de France“ ont organisé la vidange par la combinaison conjuguée de trois systèmes permettant actuellement à l'exploitation de suivre un cours normal et de donner un plein rendement.

La première opération a consisté à installer un Decauville long de 8 km, reliant le centre de la forêt à la station de St-Maurice. Sur ce réseau, qui comprend quelques contrepentes, on a greffé plusieurs lignes de téléféré également actionnées à la vapeur. Grâce à ces dernières, les billons peuvent être remontés des vallonnements rocheux sillonnant la forêt en tous sens pour gagner

les postes de chargements sur wagonnets : Un „Thalweg“ fait malheureusement défaut dans cette forêt.

La vue intercalée dans le texte représente précisément une station de transbordement sur la ligne Decauville. On observera aussi sur la même photographie l'état du sol et des vestiges du matériel sur pied ayant échappé à l'abatage et qui, à eux seuls, ne sauraient assurer la régénération de ce massif dévasté.

Mais ce que nous tenons en premier lieu à relever ici, c'est l'action du « tank » ou du tracteur à chenilles, qui, dans des circonstances vraiment fort critiques, réussit à faire des prodiges et à débarder les charpentes et les billons ébranchés pour les concentrer le long des lignes du câble aérien.

En examinant la figure hors texte, on se rendra compte que le tracteur Renault est susceptible de se mouvoir au milieu des rochers, sur une pente et sur un lit de remanents formant un épais matelas ligneux coupé par les aspérités rocheuses du sol. — Assurément, ces machines ne sont pas capables de grimper des pentes dépassant du 25 ou 30 %, ou de franchir de profonds fossés, mais elles remplissent le même rôle que des bœufs et des chevaux sans risques d'avaries. Leur conducteur peut les faire avancer ou reculer avec une aisance remarquable, même dans des chemins défoncés garnis de gros cailloux ou noyés dans une boue épaisse sans que les chenilles refusent de fonctionner. Leur rendement, avec un moteur de 30 c. v., est identique à celui de cinq paires de bœufs.

Dans certains cas, le tracteur sert à rassembler les plantes isolées; dans d'autres, il traîne des groupes de sapins ébranchés le long des pistes établies dans les bas fonds. Il y a lieu de remarquer qu'à St-Maurice le travail des tracteurs a pu être poursuivi à une altitude moyenne de 700 m — donc dans un climat rigoureux — tous les jours de l'hiver dernier sans que la neige ait entravé la vidange des bois tous destinés, même les grumes de 70 cm de diamètre, à être transformés en papier.

Ce tracteur pèse 2000 kg. transporte 12 à 15 m³ de bois par jour sur le chartier et consomme 25 à 30 litres d'essence.

On peut se demander si ce nouveau mode de traction forestière trouvera une application dans nos forêts suisses et dans

des exploitations qui ne sont pas des déforestations comme c'est le cas dans la forêt le Mire, près de St-Maurice du Jura.

Nous sommes persuadé que, comme le camion a supplanté dans une certaine mesure la traction animale pour le transport des bois de service et de chauffage, le tank va prochainement prendre la place du cheval et du bœuf dans nos forêts importantes et situées loin des agglomérations. Jusqu'ici, le coût de



Phot. A. Barbey

Exploitation en coupe rase d'une forêt de 425 ha. en Franche-Comté. Sortie des bois à l'aide du téléférique et d'une ligne Decauville

cette traction à moteur ne semble pas sensiblement inférieur à celui de la traction animale; mais le tracteur offre le grand avantage d'effectuer un travail rapide et ne nécessitant qu'un personnel réduit. Lorsque l'essence sera remplacée par le charbon de bois, l'économie sera alors considérable et les entrepreneurs de transports forestiers auront un réel avantage à employer le tracteur à chenilles actionné au carburant national qui déjà a fait ses preuves et va révolutionner l'industrie automobile.

Montcherand (Vaud), août 1924.

A. Barbey.
