

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 78 (1927)
Heft: 4

Artikel: L'utilité de l'automobile pour l'administration des forêts
Autor: Pillichody, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-784659>

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

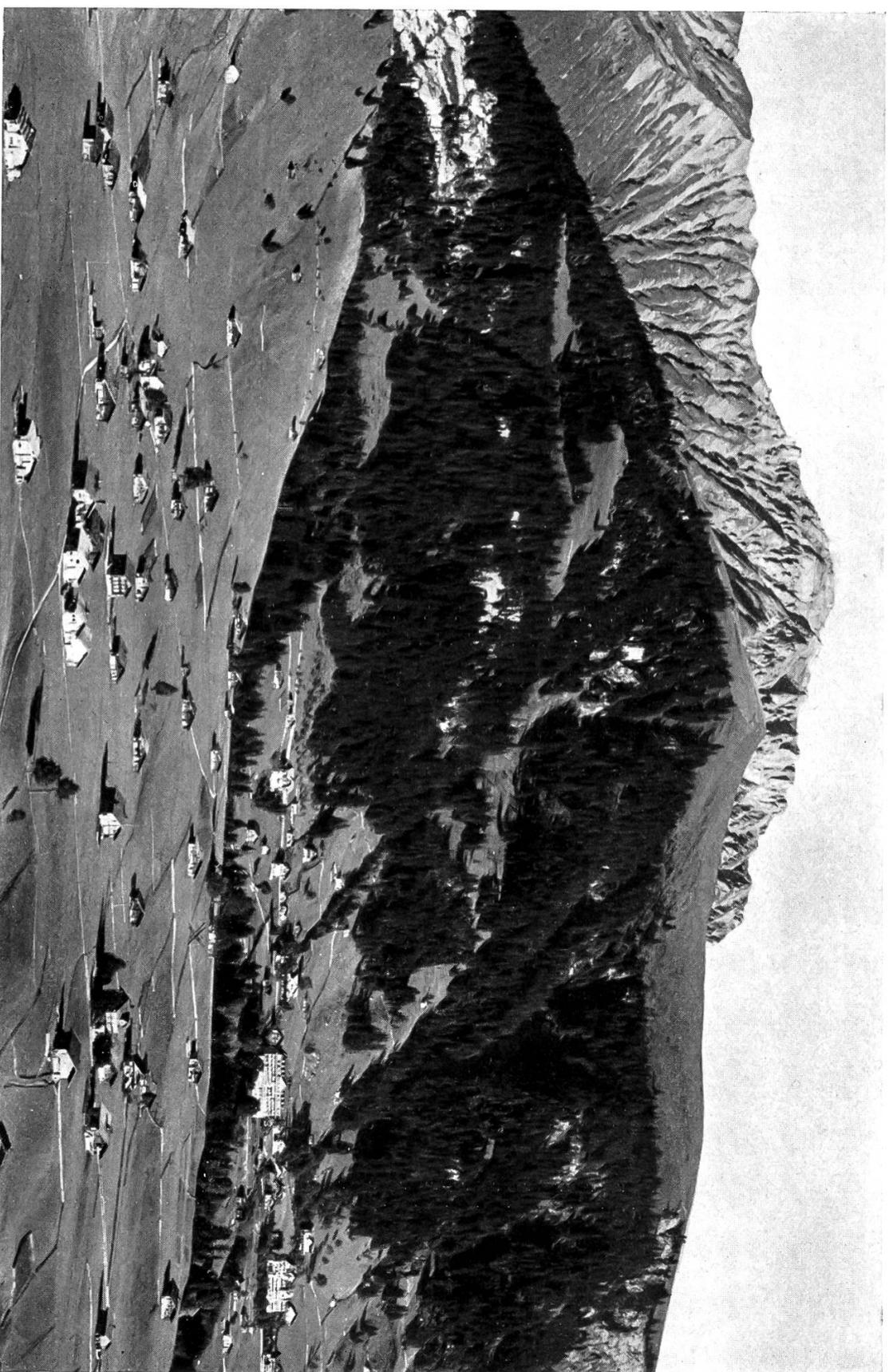
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 17.02.2025

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



Phot. E. Gyger, à Adelboden

LA FORÊT A BAN AU-DESSUS DU VILLAGE D'ADELBODEN, DANS L'OBERLAND BERNOIS

Cliché obligamment prêté par Benno Schwabe et Cie, éditeur à Bâle

JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ FORESTIÈRE SUISSE

78^{me} ANNÉE

AVRIL 1927

N^o 4

L'utilité de l'automobile pour l'administration des forêts.

L'idée autrefois répandue que l'automobile est un objet de luxe, uniquement au service des fainéants fortunés, pourra bientôt être classée dans les superstitions d'un autre âge. Il faut hâter le refoulement de cette fausse conception, sous l'empire de laquelle certains collègues n'osent pas encore acquérir cet instrument de travail, qui sauverait leur santé et doublerait leur capacité de travail.

L'enquête dont s'est généreusement chargé M. le professeur Knuchel, sur l'emploi du moteur par le personnel forestier, fera certainement la lumière voulue dans cette question. Il est donc tout indiqué d'en publier les résultats, d'après l'analyse parue dans la « Zeitschrift » de janvier 1927, due à la plume de M. A. Matthey-Doret, assistant à l'Ecole forestière.

L'enquête de M. Knuchel a été un succès. Sur 220 questionnaires, 180 sont rentrés remplis. C'est un véritable record, rempissant de jalousie d'autres enquêteurs. A lui seul, ce résultat prouve l'importance de l'automobile en forêt. Des 180 réponses, 40 sont négatives; mais parmi ces 40 négateurs un bon nombre refuse l'automobile parce qu'ils habitent un centre et qu'ils sont pourvus d'excellentes communications par train, autobus, poste, etc., ou que leur domaine se trouve à proximité immédiate de leur domicile : cela concerne certains forestiers communaux, c'est-à-dire des fonctionnaires dans la situation de se procurer une voiture.

On voit que les négateurs absolus se réduisent à un pourcent minime.

L'orographie de notre pays influence évidemment l'emploi de l'automobile. Les réponses affirmatives concernant les possibilités de l'emploi du moteur sont dans cette proportion : 74 % dans le Jura, 73 % dans le Plateau et 43 % dans les Alpes. Dans le

Plateau les facilités de communication combattent également l'automobile. Les belles routes du Jura la favorisent par contre, alors que dans les Alpes la rareté relative des bonnes routes est l'obstacle essentiel.

D'une façon générale, l'automobile jouit de la préférence vis-à-vis de la motocyclette. Celle-ci trouve le plus d'adeptes dans les Alpes, parce qu'elle permet de circuler encore sur des chemins impropres à l'auto.

Lors de l'enquête, en été 1926, on comptait parmi les usagers de l'automobile :

- 26 dans le Jura (4 motos);
- 35 dans le Plateau (1 moto);
- 17 dans les Alpes (9 motos).

Parmi ces usagers sont propriétaires d'automobiles : 12 dans le Jura, 14 dans le Plateau et 2 dans les Alpes. Les autres emploient des voitures de louage ou des voitures possédées par les administrations publiques (15) ou la motocyclette (14). 26 forestiers n'en font l'emploi qu'occasionnellement. Mais on ose admettre, selon le dicton « essayer c'est l'adopter », que les 26 irréguliers deviendront sous peu des usagers absolus; leur nombre doit décroître en faveur des réguliers.

L'auteur de ces lignes se classe parmi ces convertis. L'automobile est entrée chez lui dans la 35^{me} année de son activité de praticien. A ce moment on ose affirmer l'avoir gagnée. Un tiers de siècle à pied sur les routes et chemins, quelle formidable dépense de temps et de forces, quel gaspillage de l'énergie nécessaire à l'accomplissement de la tâche journalière ! L'on a voulu ridiculiser cette dépense de force en accusant certains forestiers « d'avoir plus de jambes que de tête ». Hé oui ! mais c'est le plus souvent malgré eux. Alors pourquoi les mortifier ? Quoiqu'on en dise, c'est au pied du mur qu'on juge le maçon et la forêt ne se traite pas depuis le tapis vert, par télépathie ou par correspondance. La paperasserie, voilà le sabot !

L'automobile, c'est le moyen de mettre la tête mieux au service des forêts, tout en ménageant les jambes. L'économie de fatigue corporelle se traduit par une plus grande capacité de travail cérébral. Et non seulement la capacité, mais le temps nécessaire devenant disponible par suite des courses abrégées.

Dans une administration occupant de nombreux chantiers disséminés dans un arrondissement de 20 à 30 km en longueur et largeur, l'automobile permet en un jour, en une demi-journée même, la visite de plusieurs chantiers, visite qui aurait exigé pour le piéton un jour entier pour chaque chantier. Il est facile de parcourir ainsi les points extrêmes de son rayon d'action dans la même journée.

Bien que l'automobile roule mieux sur une bonne route goudronnée, une machine de puissance moyenne (8 à 10 ch.) peut très bien circuler dans des chemins forestiers quelconques, à condition que les pentes n'excèdent pas 15 % sur de courts trajets ou 12 % sur de longues montées. D'ailleurs la voiture permet de faire un contour prolongé par un meilleur chemin pour arriver au point voulu, et l'on aborde ainsi les chemins de trop forte pente à la descente seulement.

Pour moi, habitant la haute Vallée de Joux, ma voiture Citroën est devenue mon compagnon de travail journalier. Le réseau de chemins que je parcours n'offre que 15 km sur routes cantonales. Par contre, je roule sur 36 km de chemins forestiers. Parmi ceux-là, 12 km sont de qualité bonne à moyenne, 24 km de ces chemins sont plutôt mauvais: rampes irrégulières, ornières, étroitesse de la chaussée, superstructure pierreuse ou même rocheuse, boue, etc. A part quelques points critiques, où le coup d'épaule des compagnons de route est utile, sinon nécessaire pour forcer le passage, je puis affirmer que ma voiture me conduit partout à un ou deux km de mes chantiers, bien souvent au centre même de la place de travail. J'arrive frais et dispos à 8 heures du matin dans des chantiers que je n'eusse atteint à pied qu'à 10 h. Le soir, j'y puis prolonger le travail d'une heure ou de deux. Bien souvent le travail effectif ne nécessite qu'une ou deux heures de présence. La voiture me ramène donc à 11 heures ou à midi chez moi ou dans un autre chantier.

La voiture change complètement les conditions du travail, elle change votre vie. Elle donne une souplesse inouïe à l'emploi de son temps, aux déplacements. Témoin ce jour où me trouvant à Morges à 8 heures du soir, avec une convocation à Lausanne pour le lendemain à 2 h., je reçois un téléphone me convoquant ce même lendemain à la Vallée de Joux afin de conduire un fonc-

tionnaire dans la haute vallée des Begnines, à 15 km du Brassus, (dénivellation 500 m), et rendre cet hôte à 11 heures au col du Marchairuz. Départ de Morges à 5½ h., passage à mon bureau et embarquer l'hôte au Brassus à 7½ h.; à 9 h. aux Begnines (1525 m), à 11 h. comme convenu au Marchairuz (1485 m). Dîner à Morges et présent à la séance à Lausanne à 2 h., sans aucun effort; soit la valeur de trois journées moyennes de marche.

La justification de l'automobile n'est plus à faire. L'auto se justifie pour les jeunes, en pleine possession de leurs forces, elle se justifie bien plus pour les praticiens âgés ou en voie de devenir « poivre et sel » : ceux-là l'ont méritée, ils l'ont gagnée à la force de leur jarret. Qu'ils n'hésitent point à faire le pas : c'est la fontaine de jouvence que nous offre notre siècle mécanique. *A. Pillichody.*

L'orientation de l'aménagement des forêts en Suisse.

Rapport présenté au Congrès international de sylviculture à Rome, en 1926, par M. le Dr *H. Biolley*, inspecteur cantonal des forêts à Neuchâtel.

(Suite).

III. L'aménagement-enquête.

C'est en cela que réside, à vrai dire, l'orientation actuelle de l'aménagement en Suisse.

La mission que nous reconnaissons à l'aménagement est donc, non de *contraindre*, mais bien *d'accompagner* le traitement dans toutes ses évolutions adaptées au devenir de la forêt, de l'accompagner pour le contrôler et le rendre conscient de lui-même.

Il ne sera sans doute pas superflu d'esquisser comment nous concevons *l'équipement* de l'aménagement conducteur d'enquête.

Il s'agira d'établir tout d'abord une situation de départ (une sorte de balance d'entrée) puis des situations périodiques, selon une méthode telle que ces situations soient comparables entre elles et avec la situation de départ. Et, afin de mettre de la clarté dans chacune de ces situations et de multiplier d'emblée les points de comparaison, ces situations seront prises dans le cadre d'un *parcellaire fixe, invariable*; elles consisteront dans la prise d'*inventaires périodiques* du matériel de chaque parcelle suivant une méthode précise et, elle aussi, invariable, et dans la *description* des caractères qui ne peuvent être rendus numériquement par