

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 93 (1942)
Heft: 5

Artikel: Le bois dans l'économie de guerre [fin]
Autor: Petitmermet
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785896>

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: 14.03.2025

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

JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ FORESTIÈRE SUISSE

93^m ANNÉE

MAI 1942

N° 5

Le bois dans l'économie de guerre.

(L'organisation et le fonctionnement de la section du bois de l'Office de guerre de l'industrie et du travail.)

Conférence faite à l'assemblée générale de la Société vaudoise de sylviculture, du 21 février 1942, par M. *Petitmermet*, inspecteur général des forêts.

(Suite et fin.)

Passons au groupe « *Bois de feu et bois à papier* », qui, à certains moments, a joué le rôle principal dans l'activité de la section. Au commencement de la guerre, la situation était telle que je l'ai décrite précédemment. Il n'existait pas de stocks de marchandise sèche. Pour remédier en partie à cet inconvénient, il avait été prévu de constituer pendant la campagne 1939—1940, une réserve, dite nationale, de 200.000 stères, destinée à approvisionner les régions déficitaires du pays. Faute d'une main-d'œuvre suffisante et à cause du temps défavorable de janvier et de février 1940, le façonnage en fut retardé. Les travaux continuèrent cependant tout l'été et, au nouvel-an 1941, cette réserve avait pu être livrée. Reconnaisant que le manque de bras rendrait difficile l'approvisionnement normal du pays, la section s'est de bonne heure occupée de l'importation de bois de chauffage. Des contrats furent conclus, d'entente avec le Commissariat central des guerres, pour la livraison de quantités importantes. Dès lors, il nous est venu des lots assez considérables de bois, mais, depuis le mois d'avril 1941, cette source a complètement tari et nous en sommes réduits à nos propres moyens.

Cependant, dans le courant de l'été 1940 déjà, nous envisageâmes le rationnement du bois de feu. Les cantons furent consultés et, en forte majorité, se déclarèrent opposés au rationnement. L'Office de guerre pour l'industrie et le travail se borna alors à donner des directives pour la répartition et l'emploi du combustible. Mais au bout de peu de temps, on dut se rendre compte que ce moyen était inopérant et que le rationnement devait être introduit. C'est ce qui fut fait dans l'automne 1940, d'entente

avec la Section « énergie et chaleur ». Pour autant que nous pouvons en juger, cette mesure fonctionne bien et le résultat qu'on en attendait, soit économie dans l'emploi du combustible et répartition équitable, a été atteint. Au début de cet hiver-ci, le pays disposait d'une quantité suffisante de bois de feu, à telles enseignes que les villes déficitaires se firent tirer l'oreille pour prendre livraison du bois qui leur avait été attribué sur la base de leurs indications.

C'est une grande satisfaction pour la section de pouvoir annoncer que le programme de livraison, qui avait été établi pour la campagne 1940—1941, a été complètement rempli et que la grande majorité des cantons s'est donné une peine considérable pour accomplir la tâche qui lui était dévolue. Il me plaît de constater ici que le canton de Vaud, tout spécialement, a été à même de fournir dans les délais prévus les contingents qui lui étaient demandés. Nous escomptons fermement qu'il en sera de même à l'avenir encore.

Une fois la production contingentée entre les propriétaires de forêts, et, ainsi faisant, assurée, le groupe « Bois de feu » devait procéder à sa répartition. Les clients principaux étaient l'armée et les centres déficitaires, c'est-à-dire Zurich, Winterthour, St-Gall, Bâle et Genève. Pour l'armée, des dépôts considérables furent créés dans une dizaine d'endroits. Ces dépôts sont administrés par la section, qui reste en contact étroit avec le Commissariat central des guerres. Les villes ou cantons déficitaires ont pris, à notre instigation, des arrangements avec les cantons à surproduction pour obtenir les quantités qui leur manquaient. La section s'est bornée dès lors à intervenir lorsque les rouages grinçaient, ce qui s'est produit assez souvent. Il n'en reste pas moins que, pour le présent hiver, tous les besoins ont pu être couverts. Pour être complet, je rappelle que dans les cantons produisant suffisamment de bois, le ravitaillement à l'intérieur du canton est l'affaire des autorités de ces cantons et que la section ne s'en mêle pas.

Mais il y a, outre le bois de chauffage, d'autres contingents qui relèvent du même groupe. C'est d'abord le bois carburant (ou bois pour gazogènes), dont je parlerai plus tard, le bois à papier et celui employé pour la fabrication de la laine de bois. La difficulté réside ici dans la détermination équitable des contingents à imposer aux cantons. On ne peut pas toujours tabler sur la pro-

duction des années d'avant-guerre, laquelle peut avoir été influencée par des facteurs exceptionnels, tels que coups de vent, etc. Cependant, nous sommes arrivés, je crois, à fixer pour la campagne 1941—1942 des contingents qui tiennent compte assez bien des possibilités de chaque canton. Pendant le premier hiver de guerre, la fourniture de bois à papier était restée en dessous des chiffres des contingents, tandis que l'an dernier, ils ont été largement dépassés, compte tenu des arriérés de l'année précédente. Il y a tout lieu de croire que, cet hiver aussi, le contingent normal pourra non seulement être livré, mais aussi dépassé.

Il nous reste à parler du groupe auquel on a donné le nom d'« *Utilisation industrielle du bois* ». Cette dénomination n'est pas très juste, car l'emploi des bois de service et du bois à papier rentre aussi dans le cadre de l'utilisation industrielle; c'est afin de ne pas avoir un nom démesurément long que ce terme a été choisi pour désigner ce groupe, dont l'activité principale a consisté jusqu'ici dans l'organisation de la production et de la répartition des carburants de remplacement, soit du bois pour gazogènes et du charbon de bois.

En ce qui concerne les bois pour gazogènes, ou bois carburants, un travail préparatoire avait été fait par l'Office forestier central de Soleure. Tant que le nombre des camions transformés était réduit, l'office put suffire, mais lorsque les transformations devinrent nombreuses, la section du bois prit l'affaire en mains. Le bois carburant est rationné en proportion de la force du moteur. Le rationnement se fait uniquement par les soins de la Section du bois, à laquelle « *Energie et chaleur* » annonce régulièrement les autorisations de transformer accordées par elle. Mais il ne s'agit pas uniquement de répartir le bois carburant, il doit préalablement être préparé. Le groupe « *Utilisation du bois* » reçoit du groupe « *Bois de feu* » les contingents cantonaux (pour 1942 : 362.000 stères). Ce bois est dirigé, selon les instructions données par le groupe aux cantons, sur les ateliers de préparation qui le débitent aux dimensions voulues et, cas échéant, le font sécher. Ces ateliers ne peuvent être ouverts que sur autorisation de la section. Une fois préparé, le bois est remis aux dépôts de vente autorisés, en général des garages, pour être tenu à disposition des automobilistes. Actuellement, tous les possesseurs de camions marchant au gaz de bois ont reçu des cartes de rationnement leur permettant

de s'approvisionner jusqu'à l'automne. Le bois nécessaire est d'ores et déjà disponible.

A ce propos, vous savez que tous les efforts entrepris longtemps avant la guerre par les milieux forestiers, sous la conduite de M. *Aubert*, en vue de la transformation d'un certain nombre de camions pour la marche au gaz de bois, ou au gaz de charbon de bois, n'avaient abouti à aucun résultat tangible à cause de l'indifférence des milieux intéressés. C'est seulement lorsque, en juillet 1940, le ravitaillement en benzine et mazout parut être sérieusement compromis, qu'ils se décidèrent à modifier leur point de vue. Mais alors il aurait fallu que la transformation se fasse vite et surtout que le bois sec soit à disposition. Quoiqu'on puisse penser de cette attitude, c'est une grande satisfaction de constater que jusqu'à maintenant 2544 camions et 700 tracteurs ont été adaptés au gaz de bois et 4001 voitures au charbon de bois, que le carburant ne leur a pas fait défaut et ne leur manquera pas de sitôt. Les difficultés ont résulté plutôt du manque de matériaux pour la construction des gazogènes et, à présent, c'est la pénurie de pneus qui met les automobilistes dans l'embarras.

A côté du bois carburant, le charbon de bois a pris une importance très grande comme carburant de remplacement. Avant la guerre, il n'était plus guère utilisé que dans l'industrie et la consommation du pays entier n'excédait pas 4000 tonnes par an. Ce charbon provenait de l'étranger; on n'en fabriquait guère que 300—400 tonnes dans le Jura vaudois et au Tessin; partout ailleurs, la carbonisation avait été abandonnée depuis longtemps et les efforts, tentés par l'Inspection fédérale des forêts avec M. *Aubert* et la Société suisse pour l'étude des carburants, avaient eu comme seul résultat pratique de faire constater que le prix du charbon indigène était de 16 ct. le kilo, alors que celui venant de l'étranger se payait 8 ct. à la frontière. (Ces prix sont à présent respectivement de 35—50 ct. franco gare de départ, chargé sur wagon, et de 23—25 ct. franco frontière suisse.) Dès 1940, des commerçants, plus soucieux de faire des affaires que de servir convenablement leurs clients, parcoururent les pays de l'Est pour acquérir la marchandise qui s'y trouvait. Leur principale préoccupation était d'acheter coûte que coûte; ils se faisaient ainsi une concurrence acharnée qui eut comme conséquence une rapide

hausse des prix pour un produit dont la qualité laissait en général beaucoup à désirer. Pour mettre fin à cette chasse des acheteurs suisses, les achats furent centralisés. Le Syndicat du bois de feu fut désigné pour cela et chargea des achats un groupe de ses membres. Les contrats sont soumis à l'approbation de la section et les prix ne doivent pas excéder le chiffre fixé par le Contrôle fédéral des prix.

A partir de l'été, le charbon de bois nous fut livré par la Slovaquie, en quantités très respectables, et ces derniers temps aussi par la Hongrie et la Croatie. La Section du bois a établi, d'entente avec le laboratoire fédéral d'essais de matériaux, des normes quant à la teneur en eau et en cendres qui, si elles ne sont pas observées, donnent lieu à des réductions de prix.

Parallèlement à l'importation, on s'est efforcé de développer la production interne. Avec le concours de l'Office forestier central, des cours de carbonisation ont été donnés l'an dernier, dans diverses régions du pays. Des concessions ont été allouées, donnant le droit exclusif au titulaire de procéder à la carbonisation en fours ou en meules, dans un secteur bien déterminé. Les fours se fabriquent à présent dans le pays et sont soumis à un examen avant de pouvoir être mis dans le commerce.

La consommation a fortement augmenté. L'industrie absorbe 8000 tonnes, soit le double de ce qu'elle consommait précédemment; les entreprises sont contingentées, chacune d'elles recevant la part qui lui a été concédée. Mais c'est surtout dans le domaine de l'automobilisme que la vente a pris de grandes proportions. Dès que la transformation vint à l'ordre du jour, des dizaines de constructeurs inventèrent des modèles de gazogènes, dont une soixantaine furent admis et un grand nombre de voitures de tourisme et de camionnettes furent équipées pour la marche au gaz de charbon de bois. Afin de mettre de l'ordre dans cet état de choses et d'assurer un ravitaillement suivi, il a fallu rationner ce carburant aussi. Un arrêt dans la vente s'est produit récemment, dû au fait que la plupart des consommateurs se sont pourvus pour six mois à une année à l'avance, à des prix plus avantageux que ceux qui sont pratiqués maintenant. Comme l'importation continue, quoique moins forte qu'en automne, et que la production indigène a déjà pris une certaine extension — on a fabriqué en octobre et

novembre 1000 tonnes d'excellent charbon — et que, d'autre part, le charbon se détériore facilement, il a fallu chercher de nouveaux débouchés.

Pour ne pas entraver l'importation, la Confédération s'est vue dans l'obligation de créer elle-même des dépôts, ceux des marchands étant encombrés. Le charbon y est entreposé après avoir été concassé, trié, séché et mis dans des sacs de fort papier. On n'a pas l'intention de maintenir longtemps ces dépôts, mais comme l'importation peut cesser d'un jour à l'autre, il est indiqué d'avoir des réserves. Tous ceux qui manutentionnent du charbon de bois ont, d'autre part, été mis dans l'obligation de créer des dépôts d'importance variable.

L'utilisation du poussier, qui tombe en grandes quantités, est à l'étude.

Ces quelques données vous auront permis de juger de l'ampleur de cette partie de la tâche du groupe « Utilisation industrielle du bois ». Contrairement à ce qui se fait pour le bois carburant, les bons de rationnement sont délivrés par la Section « énergie et chaleur », mais la mise à disposition des quantités nécessaires est affaire de la Section du bois. La manutention du charbon de bois est d'ailleurs compliquée et onéreuse. En effet, le charbon brut arrivant à la frontière est souvent de mauvaise qualité. Il est donc d'abord l'objet d'une expertise, puis le wagon est dirigé sur une usine de préparation, où il est concassé, trié et, si besoin est, séché. De là, il va chez le grossiste qui, lui, approvisionne les détaillants, lesquels seuls sont autorisés à vendre en quantités inférieures à 1½ tonnes. Par décision du Département fédéral de l'économie publique, la vente en gros et en détail du charbon carburant a été réservée exclusivement au commerce des carburants liquides, que la situation actuelle a mis dans une fâcheuse position. Il y a 120 entreprises autorisées à transformer le charbon brut en charbon gazogène, 105 grossistes et 850 détaillants, qui tous sont tenus de fournir mensuellement à la section un rapport sur leur activité et qui sont, de temps à autre, contrôlés par des employés qualifiés.

Les expériences faites jusqu'à présent sont plutôt en faveur du bois carburant que du charbon carburant, surtout en ce qui concerne les tracteurs agricoles. Cela tient surtout à la qualité

souvent déplorable de la marchandise étrangère, mais à côté de cela, il faut reconnaître que le bois, s'il est bien préparé et sec, comme c'est le cas de celui fourni par les installations ad hoc, est d'une manutention plus agréable, et que le prix en est aussi plus modéré.

Enfin, le groupe « Utilisation industrielle du bois » s'occupe de la récolte de l'écorce qui, l'an dernier, a été des plus satisfaisantes, puisque les besoins de l'industrie ont pu être entièrement couverts. Il a fait aussi des essais de récolte de résine dans les cantons du Valais, de Fribourg et de Zurich. Quoiqu'ils aient été commencés tard dans la saison, ces essais ont donné des résultats encourageants et seront poursuivis cette année-ci. Pour être complet, je dois ajouter que l'usine de saccharification du bois en construction à Ems (Grisons) est placée, pour autant que cela nous concerne, sous le contrôle du groupe « Utilisation industrielle du bois ».

Arrivé au bout de l'énumération des tâches incombant aux divers groupes de la « Section du bois », il n'est pas déplacé de dire quelques mots sur l'influence que cette activité a eue et aura sur l'économie forestière en général.

En février 1940, le Département fédéral de l'économie publique a ordonné que les coupes soient doublées; pour 1941/42, la même directive a été donnée en temps voulu. Bien que, pour diverses raisons (main-d'œuvre, etc.), ni en 1940/41, ni en 1941/42 les exploitations n'aient atteint, ni n'atteindront, en moyenne le double des coupes d'avant-guerre, nous devons, nous forestiers, nous demander s'il est prudent de continuer dans cette voie. Les temps difficiles que nous traversons sont loin d'être terminés et nous devons prévoir que, pendant plusieurs années encore, des mesures spéciales seront nécessaires. Si nous voulons sauvegarder notre capital forestier, il ne faut couper que le strict nécessaire. Dorénavant, nous avons l'intention de nous borner à indiquer aux cantons quels sont les contingents à fournir pour subvenir aux besoins du pays en général, étant bien entendu que les cantons à surproduction pourvoiront eux-mêmes au ravitaillement de leur clientèle habituelle en bois de service et en bois de feu. Il faudra se montrer économe de bois dans tous les domaines. Il est surtout nécessaire que, dans les ménages, on l'utilise rationnellement, en

mettant au point les fourneaux potagers et les installations de chauffage. Il est d'ailleurs prévu de faire reviser tous ces appareils dans le courant de l'été. Economiser sur toute la ligne doit être le mot d'ordre des consommateurs.

Vous conviendrez sans peine que la direction de la Section du bois se trouve dans une situation singulière. Les chefs de la section et des groupes sont forestiers et, comme tels, il est de leur devoir de conserver les forêts, c'est-à-dire de les maintenir dans le meilleur état ou de les y amener. Comme fonctionnaires de l'économie de guerre, leur premier devoir consiste à assurer le ravitaillement du pays en bois. Or, cette exigence est difficilement compatible avec la mission du forestier, surtout si on ne peut compter sur l'importation pour parfaire les approvisionnements.

La Section du bois cherche à réaliser ce miracle de satisfaire à la double manière d'envisager la situation. Dans les deux dernières années, les coupes ont été intensifiées à un tel point que nous pouvons espérer posséder, à la fin de cet hiver, une réserve assez considérable en bois de chauffage pour nous permettre de ramener les coupes, sinon à la quantité normale, du moins à un chiffre notablement inférieur à celui des deux exercices écoulés. En ce qui concerne les bois de service également, des mesures seront prises pour que la demande courante puisse être couverte sans devoir recourir à des coupes supplémentaires.

Quelle que soit l'issue de la crise mondiale que nous traversons, il est certain que la sylviculture aura fait largement sa part. C'est le sort des forêts d'être partout et toujours éprouvées par les périodes de guerre. Nous ne pouvons éviter de les mettre fortement à contribution dans l'intérêt du pays, mais nous, forestiers, avons le devoir de réduire, dans la mesure du possible, les dommages qu'elles doivent subir. La Section du bois ne l'oubliera pas. Tout en remplissant au mieux les tâches que l'économie de guerre lui impose, elle fera tout ce qui est en son pouvoir pour maintenir, sinon intact, du moins dans un état satisfaisant le patrimoine forestier de notre pays.

M. Petitmermet.
