

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Band: 58 (1907)
Heft: 1

Artikel: Les rieses
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785987>

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: 06.10.2024

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

JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ DES FORESTIERS SUISSES

58^{me} ANNÉE

JANVIER 1907

N^o 1

Les rieves.*

Le débardage des bois de la forêt du Sihlwald se fait suivant la ligne de la plus grande pente, au moyen des couloirs et des rieves. On ne peut guère y faire usage de la corde pour le glissement des bois, tel qu'il se pratique dans la Forêt-Noire, étant donné la configuration du terrain, dont les terrasses à faible pente alternent avec les parties plus rapides de la côte. Les rieves de terre étaient employées autrefois dans les endroits où le schlittage n'était pas praticable; à partir de 1875, étant donné les expériences faites lors de la construction de routes forestières, on donna la préférence aux rieves en bois, destinées à la vidange des plots de sciage et des bois de feu. Ces rieves et les porteurs en fer Decauville, rendent encore aujourd'hui de très grands services.

Du moment où il s'agissait de débarder les bois suivant la ligne de la plus grande pente, deux systèmes pouvaient entrer en ligne de compte: les rieves et les câbles pour le téléphérage. Lequel des deux répondait le mieux aux conditions du Sihlwald? Telle était la première question à résoudre.

a) Les câbles.

Le transport des bois au moyen de fils métalliques et de câbles porteurs s'opère dans les préalpes et le plateau suisse, depuis un temps déjà fort long et y rend des services inappré-

* Tous ceux qui ont eu le plaisir de visiter les forêts de la ville de Zurich liront sans doute avec intérêt l'article que nous traduisons ici et que nous tirons du bel ouvrage: „Die Stadtwaldungen von Zürich, d'Ulrich Meister, Stadtforstmeister, à Zurich“, que nous avons présenté en son temps, aux lecteurs du Journal.

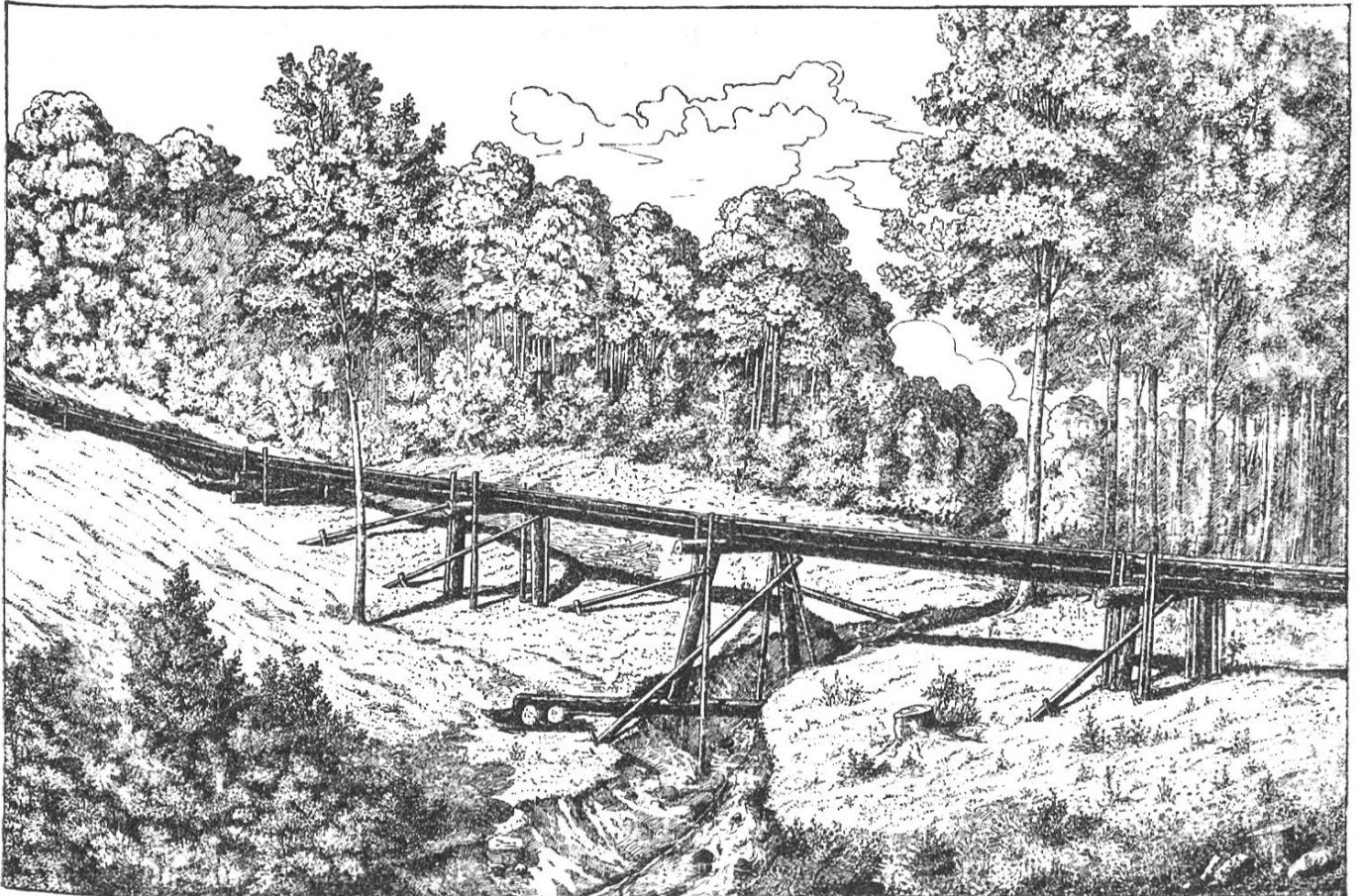
ciables. Le téléphérage est souvent le seul moyen pratique et économique de vidange, là où il s'agit de forêts d'un accès difficile, ou lorsqu'il faut franchir des espaces inaccessibles ou même des vallées séparées par des escarpements à pic. La charge à descendre doit être appropriée à ce genre de transport ; elle doit pouvoir se crocher et se mouvoir aisément avec le wagonnet qui la porte. La station de départ doit être centrale, de façon à y faire converger facilement les bois exploités. Il faut, en outre, que cet emplacement permette l'installation du frein destiné à modérer la vitesse des charges à la descente. Il en est de même de la plate-forme d'arrivée. Les câbles conviennent donc, avant tout, au transport des billes et des troncs ; beaucoup moins à celui des branches et des dépouilles, et encore moins à celui des bois de feu, préparés par quartiers. On peut encore citer, à l'avantage des installations téléphériques, leur indépendance absolue des conditions atmosphériques et le fait que les bois n'ont nullement à souffrir du transport. Par contre, elles présentent le grave inconvénient d'exiger une place centrale de chargement ; elles ne sont plus de mise lorsqu'il s'agit d'exploitations disséminées. Les parties de la forêt situées au-dessous de ce point de départ, et qui sont cependant traversées par le câble, restent en dehors de la zone dévêtue. Le téléphérage peut donc être utilisé lorsque la forêt se trouve sur un plateau élevé et que les pentes de la montagne sont vidangées d'une autre façon. Or, dans le Sihlwald, les divisions s'étendent du haut en bas de la côte, en sorte que les matériaux exploités s'échelonnent tout le long de la pente. En outre, les câbles tels qu'on les construit actuellement, afin d'obtenir une exploitation régulière, deviennent des installations dont le déplacement d'un endroit à un autre, constitue une opération difficile et coûteuse. Leur emploi ne saurait donc être recommandé que dans les cas où ils peuvent être installés et alimentés sans trop de difficultés.

b) Les rieves en bois.

Il résulte de ce que nous venons de dire que les rieves en bois paraissent le moyen de transport le plus approprié aux conditions du Sihlwald. Ces rieves sont de deux constructions différentes : les rieves fixes, pour le transport des grumes et des bois

de quartier, et les rieves mobiles, uniquement destinées aux bois de feu. Une troisième espèce de rieve, utilisée actuellement pour le transport des billes, des quartiers et des dépouilles, est une combinaison des rieves fixes et de schlittes actionnées par des câbles, sortes de funiculaire, en en mot.

Les rieves en bois, encore plus que les câbles, dépendent absolument de la déclivité du terrain. Il résulte d'observations



Tronçon moyen d'une rieve pour troncs et pour billes.

et d'essais faits à différentes reprises, que le tiers supérieur de la rieve doit avoir au moins une pente de 15° , si les deux tiers qui suivent doivent encore fonctionner avec une inclinaison inférieure à ce chiffre. La longueur utilisable dépendra donc de ce fait. Il est évident qu'une pente trop forte devient préjudiciable au transport des bois, des troncs de feuillus surtout. Les conditions topographiques du Sihlwald ne permettent pas la construction de grandes rieves, étant donné la présence des terrasses dont nous avons parlé et dont la pente ne dépasse pas 5° ; les rieves les plus longues ont au plus 300 mètres, bien qu'il eut été désirable,

au point de vue d'une exploitation rationnelle, d'en établir d'une longueur beaucoup plus considérable.

Les rieves fixes ou permanentes furent établies, à l'origine, de la manière habituelle, c'est-à-dire au moyen de pièces de bois de 0,12 à 0,15 m d'épaisseur et de 5 à 8 m de long, formant un chenal de 0,70 à 1,20 m. d'ouverture; les chevalets et les supports étaient également en bois ronds, de dimensions convenables.

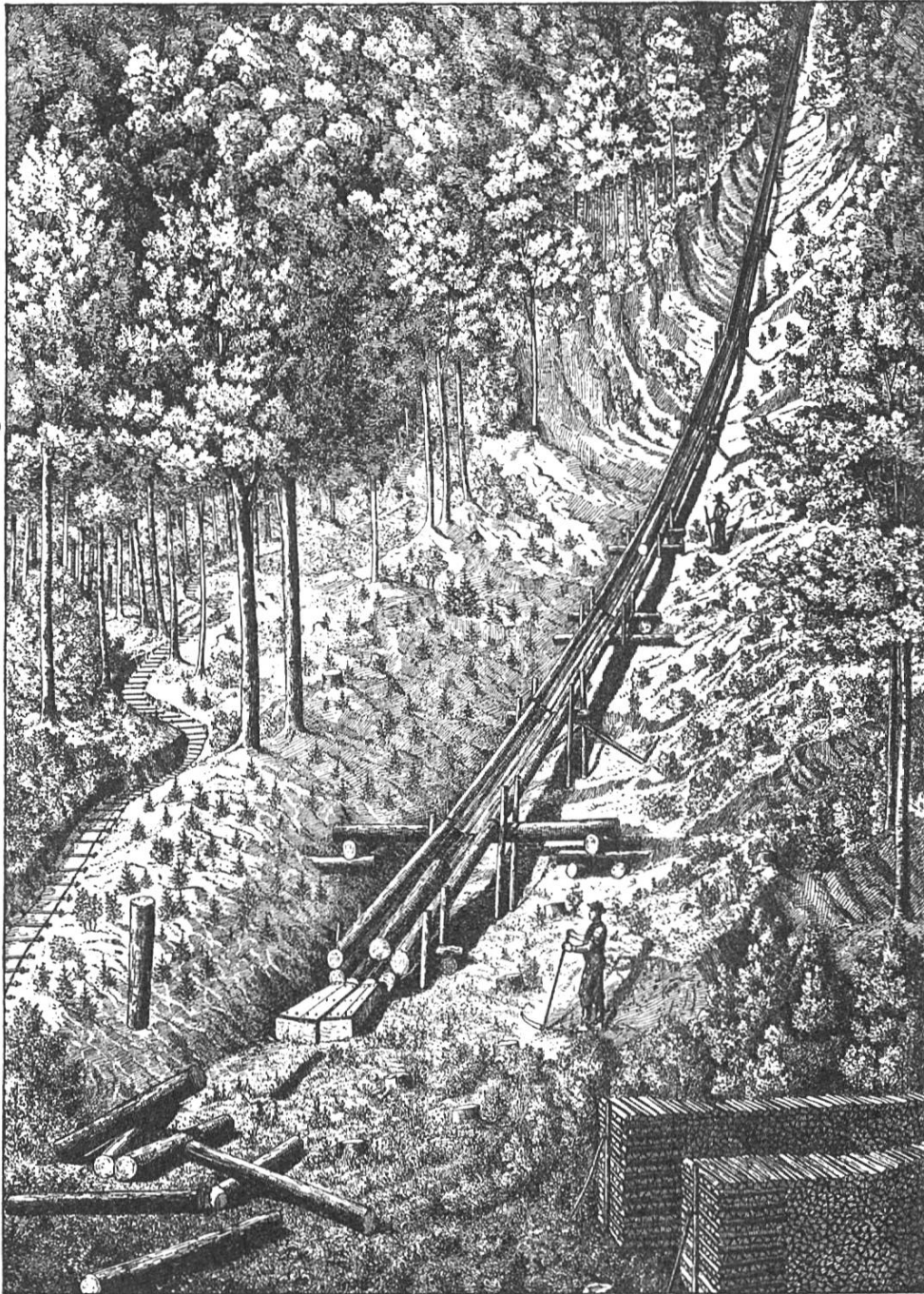
La partie inférieure de la rieve, le déversoir,* était composé de forts madriers de hêtre, renforcés par des plaques de fer. Les rieves construites de cette façon n'étaient jamais droites sur tout leur parcours; toutes renfermaient des tronçons curvilignes, adaptés au terrain. Les bois peuvent être „lancés“ en différents points de la rieve. Les frais de construction atteignent, en moyenne, 2 francs par mètre courant, non compris la valeur du bois, ou fr. 4.50 avec cette dernière. Ces installations duraient au plus 7 ans. Elles furent en général d'un bon rendement, qu'il s'agisse du transport des bois d'œuvre ou des bois de feu. Les dépenses du rievage consistaient en frais de lancement et en frais d'amortissement de ces installations.

Un inconvénient inhérent à ce mode de faire, c'est le gaspillage des bois occasionné par la construction de la rieve; car celle-ci nécessite des pièces de 15 à 25 cm d'épaisseur, ce qui occasionne des frais considérables. De pareilles tiges peuvent être ailleurs d'un emploi plus rémunérateur. Aussi a-t-on renoncé à ce genre de construction. En lieu et place des fortes pièces, on confectionne aujourd'hui le canal de glissement, avec des déchets provenant des scieries locales; ce sont des „couennaux“ alignés, de 3 à 4 cm d'épaisseur et de 6 m de long, fixés solidement sur des travons. Ces semelles augmentent le coût de l'installation; mais on pourra sans doute les utiliser à nouveau, lors du déplacement de la rieve. Citons, en outre, à l'avantage du chenal préparé de la sorte, la réparation facile et beaucoup moins coûteuse, puisque les pièces endommagées peuvent être remplacées aussitôt, sans aucune difficulté.

* Nous distinguons, dans les rieves, les parties principales suivantes:

le lançoir (Einwurf) ou station de départ, placée en tête de la rieve; la voie courante; la place d'arrivée, c'est-à-dire le terme de la rieve et son déversoir (Auswurf).

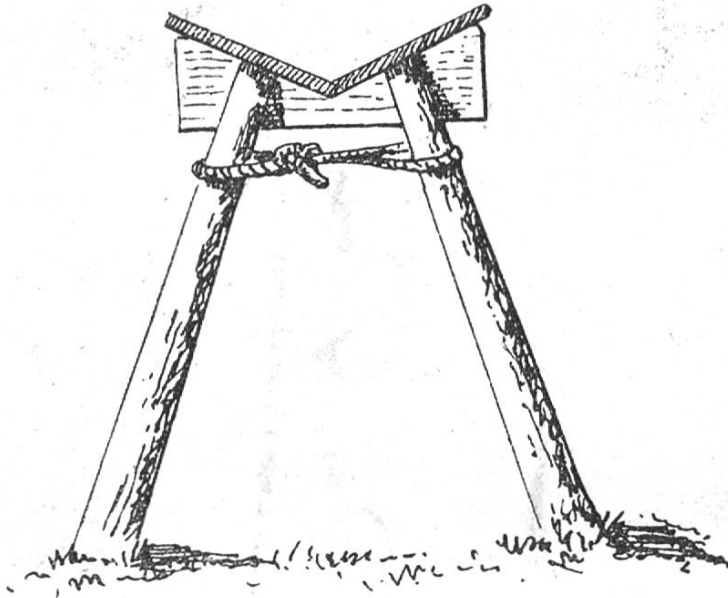
Les rieves transportables se composent de tronçons mobiles d'une longueur de 5 à 6 m. Chacun d'eux est formé de deux fortes planches jointives, de 25 à 35 cm de largeur et de 3,5 cm d'épais-



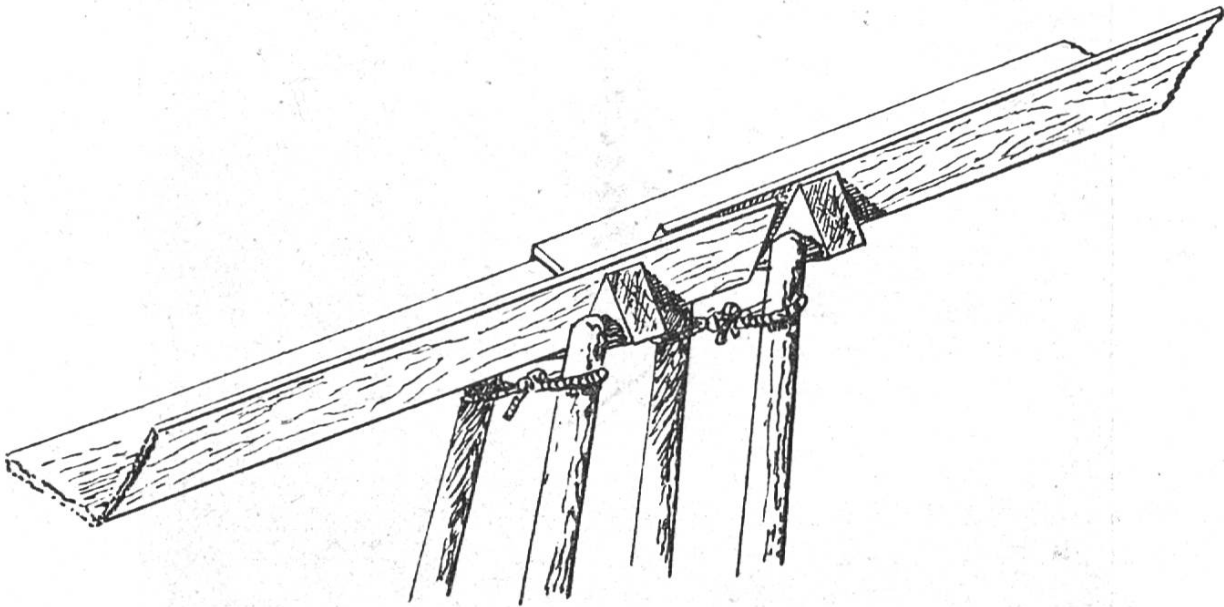
Partie inférieure d'une rieve pour troncs et pour billes.

seur, fixées sur 4 travons, entaillés à angles obtus, comme le montre la figure ci-contre. Pour débarder les bois de feu d'une partie quelconque de la forêt, dont la pente est suffisante pour en permettre l'installation, on assemble le nombre voulu de ces

pièces mobiles et on les soutient au moyen de chevalets. Les déversoirs rappellent ceux des rieves fixes ; on leur donne une inclinaison telle que les bois soient projetés au loin et qu'ils puissent être récoltés en grand nombre, sur la place d'arrivée.



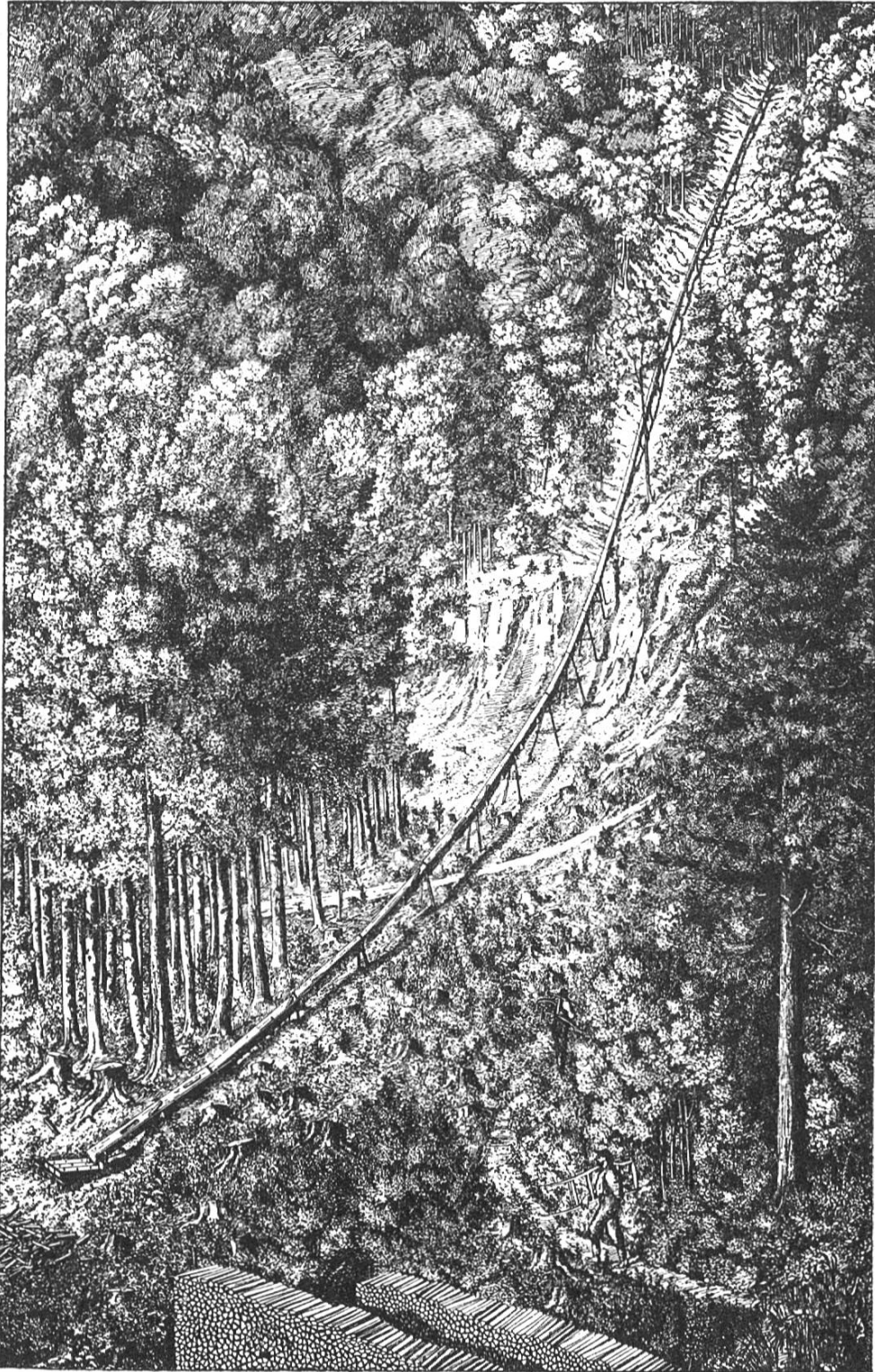
Coupe en travers d'une rieve mobile.



Assemblage des supports d'une rieve mobile.

Le rendement de ces rieves est très élevé ; celles-ci permettent de débarder le matériel des coupes de desserrement, entreprises dans de nombreuses divisions. Le coût des pièces mobiles est de 10 francs ou de 2 francs par mètre courant, y compris

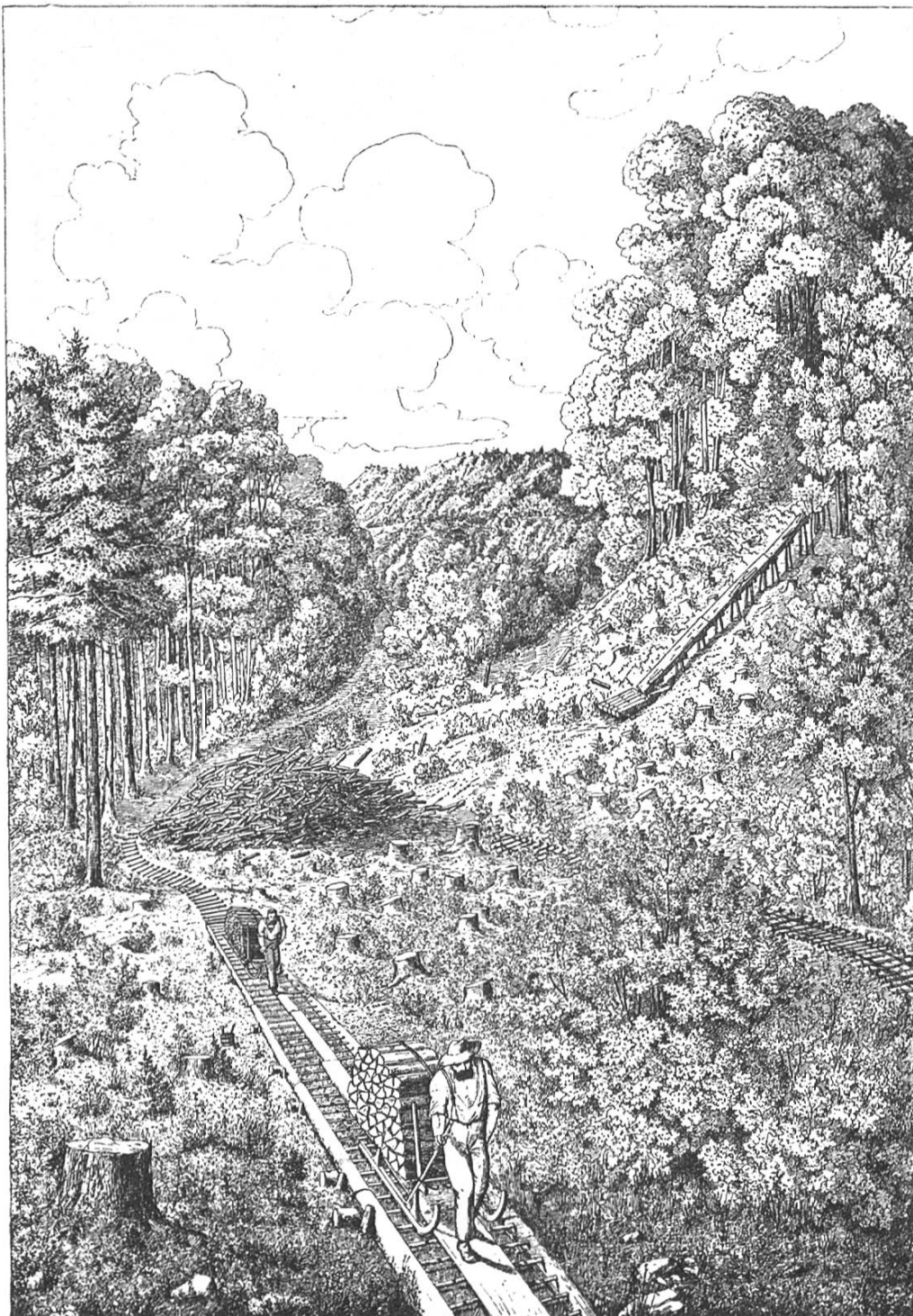
la valeur du bois. On augmente leur durée en garnissant le fond du chenal de minces planches de hêtre ; les rieves construites de



Installation passagère pour riever les bois de feu.

la sorte durent de 3 à 5 ans, Les bûcherons les préparent, ils les assemblent, les démontent et les transportent, sans aucune

difficulté; on compte 20 centimes, environ, par mètre courant, pour la mise en place de ces rieves. Disons encore, pour terminer,



Déversoir d'une rieve pour bois de feu et chemins de schlittes pour le transport d'été.

que les bois peuvent être lancés en différents points de la rieve, aboutissant à des voies latérales.

Les funiculaires (Seilbahn).

Les deux systèmes de rieves dont nous venons de parler, possèdent sans contredit de grands avantages ; mais, par contre, ils ne peuvent être utilisés pour le transport des bois de dépouilles destinés à la préparation des fagots. Et cependant la chose est grandement désirable. Car tous les bois des coupes sont façonnés sur place et, grâce à l'intensité des éclaircies, on prépare une grande quantité de fagots. Ceux-ci sont attachés avec du fil de fer et ils ont généralement 0,85 m de long, sur 1 m de tour, ou 0,50 m sur 0,50. Dans certaines parties de la forêt, le transport des fagots s'effectue au moyen de porteurs en fer, système Decauville ; ailleurs, au moyen de schlittes ou de chars. Mais ces transports sont fort coûteux, et, de bonne heure déjà, on s'est efforcé de les remplacer par d'autres installations travaillant à meilleur marché ; on y est arrivé aujourd'hui, grâce à un système s'adaptant aux rieves permanentes et dont le fonctionnement est très satisfaisant, à tous les points de vue.

Ce système repose, en quelque sorte, sur le principe même des câbles, mais en utilisant les rieves en bois comme voie courante pour le matériel roulant, actionné par le fil. Le croisement des charges, au lieu de se faire sur un plan horizontal, se fait ici verticalement. De manière à permettre le glissement des wagons, la section de la rieve est augmentée au moyen de garde-fous, c'est-à-dire en plaçant, de chaque côté du canal, des bois ronds de 10 à 12 cm d'épaisseur. Les porteurs consistent en grandes schlittes ou luges, munies de semelles transversales ; celles-ci sont encochées aux extrémités, de façon à adhérer aux pièces du garde-fou et à glisser sur elles comme sur des rails. Le câble tracteur roule sur deux poulies ; l'une de ses extrémités est fixée à la schlitte chargée, l'autre à la schlitte vide ; un frein permet de modérer la vitesse. La traction des charges se fait ainsi automatiquement. Lorsqu'elles arrivent à proximité de l'endroit où doit s'opérer le croisement, c'est-à-dire lorsqu'elles ont fait à peu près la moitié du parcours, dans un sens et dans l'autre, la charge vide quitte la voie ordinaire pour s'élever le long d'un dérailleur, greffé verticalement sur la voie. Ce dérailleur forme un plan incliné, supporté par de fortes pièces de bois, et il est établi de façon à balancer, pour s'adapter en amont, à la voie

ordinaire, une fois que la charge vide a dépassé le point d'appui. Pendant ce temps, la schlitte chargée continuant à circuler sur la voie principale, a franchi le point de croisement; le dérailleur, chargé du porteur vide, bascule et se soude, en amont, à la voie sur laquelle ce dernier glissera de nouveau. Le dérailleur est en outre construit de façon à reprendre automatiquement la position première, une fois qu'il est débarrassé de la charge montante. Celle-ci continuera à circuler jusqu'au moment où le porteur descendant qui l'actionne, aura atteint la place de déchargement.

Ce moyen de transport est spécial au Sihlwald. Il fonctionne normalement et il permet de descendre rapidement une grande quantité de fagots. La préparation et la pose de cette installation peuvent se faire par les ouvriers ordinaires; les frais de construction et de traction sont peu élevés. La riese n'a nullement à souffrir de ce genre de transport; elle fonctionne de nouveau comme telle, une fois les dépouilles descendues au bas de la forêt. Ce funiculaire permet en outre, de débarder des bois d'œuvre de choix, qui sont toujours plus ou moins endommagés par le riesage ordinaire.



Les pépinières scolaires forestières dans le canton de Vaud.

C'est la Franche-Comté qui a été le berceau de la société scolaire forestière, cette institution toute moderne, de modeste apparence et pourtant d'une si grande utilité. Non pas que d'autres pays ne l'aient connue auparavant — nous verrons plus loin que le canton de Vaud peut revendiquer l'honneur d'avoir créé une pépinière scolaire forestière bien avant celles de France — mais c'est dans les départements français de la Franche-Comté, du Doubs et du Jura qu'elle a pris sa plus belle extension. Ce fut une éclosion véritablement merveilleuse. Quand, en 1899, fut établie la première, dans l'arrondissement de St-Claude, sous l'inspiration de M. le conservateur Cochon, ses fondateurs étaient loin d'oser espérer que leur œuvre prendrait un pareil essor. Grand a été le chemin parcouru dès lors et la Société forestière de Franche-Comté et de Belfort, qui patronne et subventionne largement les sociétés scolaires, peut être fière, à bon droit, des résultats obtenus. Nous en félicitons vivement les hommes de cœur qui sont à sa tête.