

# AU SUJET DU DEBARDAGE ET DE L'ÉVACUATION DES GRUMES AU GABON

**D**ANS le n° 5 de la présente revue, M. F. Cermak a analysé très exactement la question du débardage et de l'évacuation des grumes en exploitation forestière africaine, montrant les progrès réalisés en cette matière depuis l'époque où l'on débardait au levier ou à la corde de tirage jusqu'à celle où les engins mécaniques ont fait leur apparition en forêt et en ont pris possession, sous la pression de besoins matériels : nécessité de produire des billes plus longues et plus lourdes sur le marché des bois exotiques et de facteurs économiques, dont celui de la main-d'œuvre est le plus important.

L'apparition en dernier lieu du tracteur à chenilles dans la forêt africaine a révolutionné la technique du débardage. Il est le sauveur d'une situation angoissante pour l'exploitant forestier, menacé, dans la pérennité de son exploitation, par la raréfaction accrue de la main-d'œuvre indigène. Pour le débardage des grumes, son rendement par homme et par jour peut être évalué, toutes conditions égales, à 40 ou 50 fois celui du débardage à main et de 20 à 30 fois celui du treuil forestier à vapeur, équipé à un seul câble de tirage. Ces rendements comparés montrent l'importance du rôle qu'il est appelé à jouer et qu'il joue déjà dans l'économie des exploitations forestières.

Comme moyen d'évacuation des grumes, il est aussi des plus économiques pour des parcours assez courts, lorsqu'il est complété par une arche à chenilles. Mais je ne pense pas que l'on puisse avec économie le charger de l'évacuation totale d'une concession, à moins qu'elle ne soit très peu étendue. J'ai suivi un essai de ce genre dans une grosse exploitation : il a conduit à une usure trop rapide des chenilles et des barbotins et s'est révélé trop coûteux de conséquences.

Il y a pourtant une question à résoudre qui est d'équilibrer les moyens propres de l'évacuation avec ceux puissants du débardage par tracteur à chenilles qui constituent un fait nouveau, et nous sommes d'accord que la voie de 60, utilisée jusqu'à ce jour pour l'évacuation, dans presque toutes les exploitations du Gabon, soit devenue un moyen déficient pour assurer cet équilibre.

La route forestière à usage de camions lourds devra, dans un délai plus ou moins court, selon les exigences de la production et de l'économie de l'exploitation, remplacer la voie forestière de 60 à possibilité de trafic trop faible, ou selon les cas d'espèces, elle partagera le trafic avec la voie métrique qui répond de son côté à tous les programmes d'évacuation qui peuvent se poser en forêt africaine.



Nous concevons que les concessions qui possèdent un réseau étendu de voie de 60 déjà amorti et comportant notamment une voie axiale permanente de drainage, aient encore intérêt à ne rien changer à ce moyen d'évacuation, tant que leur production annuelle ne sera pas appelée à dépasser le trafic possible avec ce réseau.

Mais, toutefois, elles auraient intérêt à remplacer par la route forestière et le camion les voies légères d'exploitation affluentes à la voie de drainage.

Ces voies en éléments légers sont constamment déposées et reposées, avec l'avancement des coupes, et nécessitent, en dépit de leur profil souvent excessif, des travaux de terrassement coûteux pour l'établissement de plate-formes temporaires. La route forestière, construite avec le bulldozer, supprimerait presque en totalité les terrassements et son rendement serait à tout moment celui que nécessiterait le débardage.

Pour une affaire nouvelle, devant travailler de longues années, et en profondeur, la voie de 60 doit donc être rigoureusement proscrite de tout programme d'exploitation, et laisser la place à la voie métrique et à la route.

M. OKRÉTIC, dans son rapport sur son voyage aux U.S.A., a donné un aperçu documenté de la technique forestière américaine pour l'évacuation des bois des forêts de la Côte Ouest, évacuation qui se fait par la route, par la voie ferrée à écartement normal, par l'un de ces deux moyens ou par rivière, le cas échéant.

Cette technique est à trop grande échelle pour nos forêts africaines, mais on peut la réduire à la mesure qui leur convient et j'ai le sentiment qu'une grosse concession africaine serait bien organisée en comportant une voie métrique de drainage s'étendant en profondeur et des routes pour camions affluentes à cette voie métrique.

C'est en fait ce que réalisent les exploitations riveraines du Congo-Océan à voie métrique, en amenant par camions les bois de leurs chantiers forestiers à la voie ferrée, qui les leur restitue au terminus à leur usine de transformation. Mais pour que les activités forestières soient cohérentes, il est indispensable que la mécanisation soit poussée à la limite : tracteur à chenilles, arches, bulldozer, grues de chargement à chenilles ou à pneus, gros camions et remorques, etc.

L'exploitation aura besoin d'une sélection de spécialistes pour la conduite et l'entretien des machines, mais aura vu fondre en compensation les gros effectifs de manœuvres, attachés jadis à la prospérité des entreprises. La technique aura fait un pas de plus pour l'allègement du labeur humain.

\*\*\*

**Nota.** — De nombreuses petites exploitations ne possèdent pas de tracteurs à chenilles. Les ressources de leur exploitation ne leur en permettraient pas l'amortissement. Elles débardent soit à la main, soit au treuil à moteur et évacuent leur production par voie de 60 ou par camions et remorques si elles se trouvent en terrain assez compact pour le roulage. La difficulté est souvent pour elles le chargement des billes lourdes.

Je signale, à toutes fins utiles, que l'Office des Bois de l'A.E.F. a fait étudier à leur intention un portique amovible en tubes d'acier qui permet, à l'aide de palans, de charger des billes jusqu'à 10 tonnes. Le portique, étudié d'abord pour la voie de 60, peut être élargi sous le même modèle pour le chargement des camions.

M. NOYON.

