

Le dernier système d'exploitation sans moteur :

LE TRICABLE FORESTIER

par Michel BARTOLI

Quand, vers 2030, les historiens se pencheront sur les cartes IGN de notre temps, ils se demanderont à quoi pouvaient correspondre les traits qui traversent, parfois à haute densité, certaines zones boisées. Des «éléments linéaires non identifiés» leur indiquera la légende. Il s'agit des traces des larges emprises laissées par un extraordinaire moyen de transport de bois : transport par téléphérique de plusieurs kilomètres utilisant la gravité comme seule énergie. Le tricâble régna en maître absolu pour, au-delà des possibilités du lançage, débarquer les forêts des Alpes et des Pyrénées de 1870 à 1950. Il a totalement disparu et il n'en reste déjà plus que ces traits anonymes sur les cartes (Bartoli, 2002). Il paraît que le premier transport de bois suspendu à un crochet de bois glissant sur une corde eut lieu sur les flancs du Vésuve. En tout cas, c'est bien en Italie, du Nord cette fois, que fut inventé le tricâble en 1825 (Para in litt.). Un câbliste nommé Mazza l'introduisit en Savoie vers 1870. Il arrive dans les Pyrénées, dans la vallée de l'Ariège, à Orgeix dès 1888 (Bartoli et al., 1997). Le premier câble à laisser des traces est transfrontalier : en 1903, il transporte les bois depuis la forêt catalane de Bonabé jusque dans la haute vallée du Salat pour ravitailler les papeteries de Lédar près de Saint-Girons ; il franchit le port de Salau à 2200 m d'altitude. Puis, toujours mis en œuvre par des Italiens, des Bergamasques disaient-on, les tricâbles occupèrent tout l'espace pyrénéen. En 1908, un câble de 4 km exploite déjà la forêt d'Issaux en vallée d'Aspe.

I – UN TRICABLE : DU BOIS, DU FER ... Le principe était « simple » : deux câbles parallèles et fixes étaient les porteurs sur plusieurs kilomètres. Le gros (30 à 32 mm de diamètre) portait les grumes couchées entre deux chariots. L'autre (16 à 22 mm) remontait les chariots vides, le ravitaillement, les outils. Le mouvement était transmis par un troisième câble, le tracteur, en boucle lui. De 12 à 16 mm, il était rendu solidaire des chariots pendant leur descente ou leur remontée. Trois câbles donc – d'où le nom de tricâble donné au système par les Pyrénéens mais quatre « fils » parallèles, 4 fils étant le nom du même outil dans les Alpes.

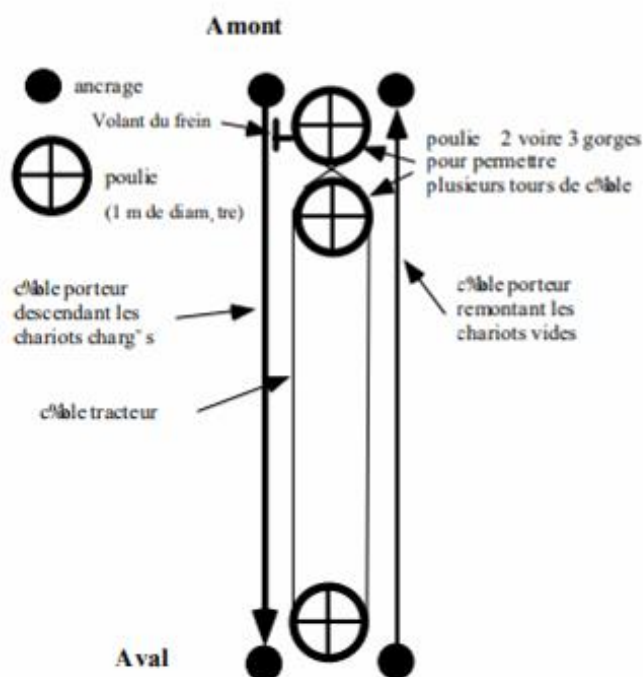


Figure n° 1 : le schéma d'un tricâble

Et l'énergie ? La gravité, sur des kilomètres, parfois avec des remontées. C'étaient les grumes descendantes – plusieurs se suivaient sur le porteur – qui actionnaient le mouvement. Tout était « calculé » pour que ça descende, mais il fallait surtout que ça ne descende pas trop vite. Tout en haut, le câble tracteur était enroulé sur deux énormes poulies en fonte (1 m de diamètre). Il pouvait faire 2 ou 3 tours sur la poulie amont. C'était le chef câbliste qui avait la responsabilité de régler la marche de la lourde machine en manœuvrant le volant du frein, solide ruban d'acier revêtu de patins en bois frottant, à la demande, sur le bandage de cette poulie. Une boîte de conserve pleine d'eau permettait de refroidir le système de frein. Un téléphone reliait les plates-formes de départ et d'arrivée. 1 sonnerie = arrêt, 2 sonneries = la charge – chariots vides, matériel, vivres – est prête à remonter. Pour être complet, il faut quand même dire que, parfois, quand la pente générale du système était insuffisante, un moteur de faible puissance installé à l'arrivée tirait le câble tracteur. Puisque nous parlons de débardage sans moteur, Bach (1938) eut la chance de pouvoir admirer sur un chantier de la célèbre entreprise ossaloise Lombardi-Morello (Installée à Arudy en 1923, cette entreprise fut jusqu'à l'après-guerre « le » très gros exploitant des forêts du Béarn et du Pays basque. Elle fournit longtemps tous les baraquements en bois de l'armée à une époque où, hélas, les besoins de cette sorte furent considérables), les grumes passer d'un câble de 4 km directement aux trucks d'un Decauville – train à voie étroite – qui descendaient, eux aussi, par la seule gravité sur environ... 10 km. Un tracteur à charbon de bois remontait les plates-formes vides de ce stupéfiant scenic railway aux ouvrages d'art en bois, aux descentes et aux montées savamment mises en place le long de la superbe vallée de Baïgorry.

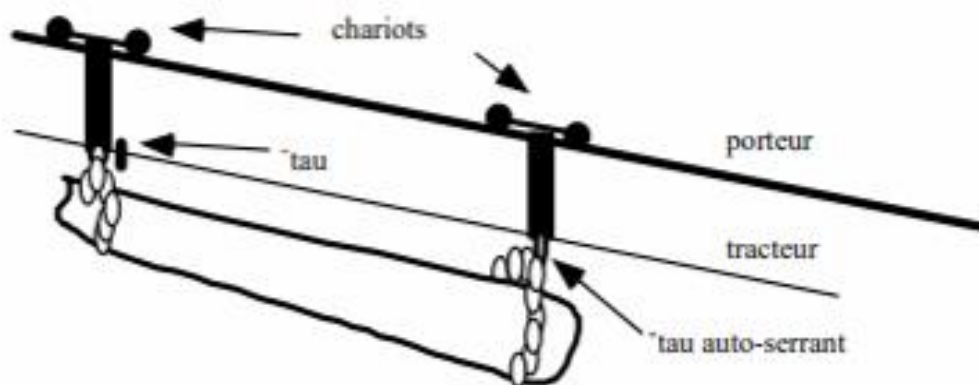


Figure n°2 : une grume enchaînée et solidaire du câble tracteur descend sur le porteur. La charge idéale était de 1,5 m³

Un chantier d'installation d'un tricâble de 3 ou 4 km durait un mois au moins. On monte, comme on peut, le moteur en haut de la pente. Puis, à dos d'hommes, une cordine de 350 kg au km ; chaque porteur en ayant 25 à 30 kg enroulés autour des épaules comme des alpinistes leur corde. La cordine est descendue à la main sur l'emprise. A la cordine, que le moteur enroule alors, est accroché un premier câble, puis un second, puis un troisième. On creuse à la main de formidables ancrages de 20 à 30 m³ chacun. Deux en haut, deux en bas, avec un tronc énorme comme point fixe. Pour l'empêcher de tourner, on pose un tablier anti-rotation. Il faut installer des pylônes quand il n'y a aucun arbre comme supports, sinon des cabrettes placées entre deux arbres. Les câbles porteurs étaient tendus

à plusieurs tonnes. On appréciait la tension au son ou en suspendant un homme pour voir de combien baissait le câble. Une plateforme de bois au départ, assez solide pour porter des chevaux, une à l'arrivée, des dizaines de pylônes. Le jour où la première grume arrivait en bas était un évènement. Mais durant le montage de la ligne, l'exploitation avait déjà commencé. Pour être moins lourds, les sapins attendaient un an environ sur la coupe.

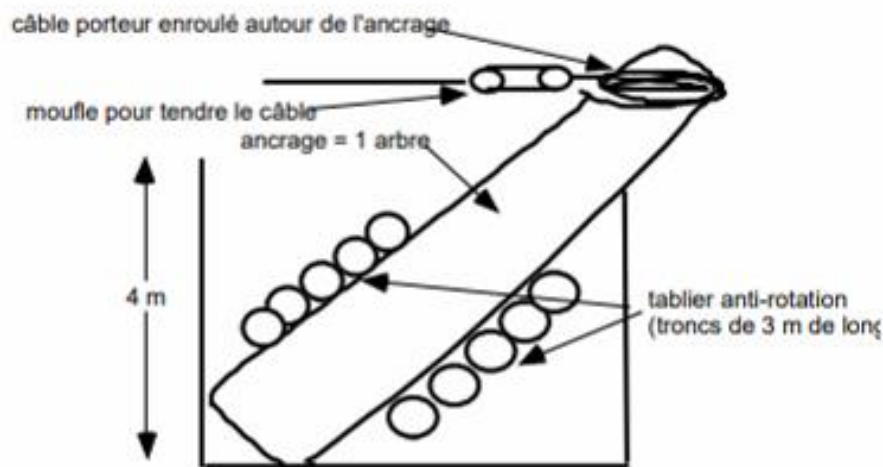


Figure n° 3 : Schéma de l'un des quatre ancrages souterrains et d'un pylône sans ses contreforts

II – ET DES HOMMES... L'énergie gravitaire n'intervenait donc qu'après une somme colossale d'efforts humains et animaux. Un chantier de tricâble comportait pour les plus vastes des dizaines d'hommes (40 à 50). Il constituait une formidable aventure humaine brassant Italiens, Basques espagnols et Français. Le chantier s'arrêtait le dimanche. Toilette, messe au village le plus proche, participation aux fêtes, espoir de futurs mariages avec une fille d'ici. Le câble explique qu'il y a tant de patronymes italiens en Béarn. Marcel Mazza, le dernier chef câbliste du citoyen suisse du Tessin-Lombardie, 1 000 ouvriers dont plus de 100 Italiens en 1938, est devenu maire d'une commune de la vallée d'Ossau. Il descend directement de celui qui introduisit le câble en France et peut donc s'enorgueillir d'une généalogie centenaire de tricâbliste. Véritable demiurge de ces installations, le chef câbliste, toujours un Italien, met la ligne en place. A l'aide de ses « seuls instruments de précision » (Valéry, 1996) que sont trois bâtons de noisetier et une hache, il trace une ligne parfaitement rectiligne entre un embarcadère de départ et une place d'arrivée tous deux soigneusement choisis. Ce choix demande parfois plus d'une semaine. Sa ligne courait, sur plusieurs kilomètres, en plein relief. Il fallait franchir de formidables obstacles allant jusqu'aux grandioses gorges d'Holzarté au Pays basque. Bien sûr, les chantiers comportaient des bûcherons avec haches et passe-partout. En 1935, Bach peut voir « deux bûcherons attaquant un hêtre de quatre-vingts centimètres de diamètre et le mettant à terre en onze minutes très exactement » [Un homme seul et sa tronçonneuse mettent trois minutes pour abattre un tel arbre aujourd'hui]. Puis les ébrancheurs façonnaient les arbres. Outre l'enlèvement des branches, ils écorçaient la grume pour l'alléger et la rendre moins lourde sur le câble et plus glissante lors de l'approche de la gare de départ. Jusque dans les années 1950, voire au-delà, les bois étaient amenés vers la gare de départ à l'aide de la traction animale. Les chantiers de tricâbles comportaient donc des débardeurs avec leurs chevaux ou leurs mulets, les mécaniciens-câblistes (fonctionnement, entretien et réglage), un chef de chantier en haut,

un en bas pour réceptionner les grumes et les faire enlever sur des camions. Last but not least, il y avait le cuisinier, dont la cantine et celle des chevaux était ravitaillée par un des chariots remontant. Une bonne partie des troncs était débusquée par lançage avec des glissières jusqu'au câble mais, bien souvent, les ébrancheurs devaient se transformer en terrassiers car il fallait faire de petits chemins d'un mètre de large pour pouvoir tirer la pièce avec les chevaux et des mulets jusqu'à la plate-forme : sur les chantiers de l'entreprise Lombardi-Morello, les chevaux étaient d'authentiques percheros achetés directement à la foire de Caen. Quand la pièce était placée un mètre en dessous du chemin, quatre chevaux étaient attelés et, à grands coups de fouet, on les faisait tirer pour monter cette bille d'un mètre : c'était incroyable. Et puis vous aviez dix ou douze hommes avec le sapin qui travaillaient en cadence, pour faire avancer un peu la pièce ou aider les chevaux à tirer : « Ho, ho ». A chaque « Ho, ho », les chevaux tiraient et les hommes en cadence appuyaient de toutes leurs forces sur le sapin. Quelquefois, pour avancer de dix mètres, ils mettaient deux heures, avec quatre chevaux et dix hommes (Bayé-Pouey in AMCB, 2000). Un des débardeurs de Lombardi allait lui-même à la foire de Caen pour acheter des percheros. Sur ces chantiers, les accidents étaient fréquents et souvent très graves. Les vallées basques, qui fournissaient l'essentiel de la main d'œuvre, ont gardé de bien mauvais souvenirs de ces chantiers où nombre de jeunes ont laissé leur vie. Curieusement, en Italie, des perfectionnements techniques furent mis au point durant le premier conflit mondial. Les câbles ne descendaient pas de bois. Ils montaient du ravitaillement et descendaient les blessés des forts de montagne.

Source : Groupe d'Histoire des Forêts Françaises – <http://www.ghff@ens.fr> Extrait de CORVOL Andrée (Ed.) « Forêt et transports traditionnels ». Journée d'Etudes Environnement, Forêt et Société, XVIe-XXe siècles ; IHMC, Paris, ENS, janvier 2003. Publ. IHMC-CNRS, Cahier d'Etudes n° 17, 2004, 118 p