

DÉBUSQUAGE : DE LA TRACTION ANIMALE AUX CHEVAUX DES MOTEURS DE SKIDDERS

TEMOIGNAGE DE PHILIPPE SERRÉ
RECUEILLI PAR DOMINIQUE SEYTRE

À quelques mois de la retraite, Philippe Serré revient sur une carrière professionnelle entièrement consacrée au débusquage. Formé aux côtés de son père, Philippe a vidangé sa première grume à l'âge de 11 ans avec le skidder familial Agrip JD 5000 dans sa région de l'orléanais. Passionné d'histoire des débusqueurs, il partage avec entrain ses connaissances et souvenirs sur «*tous ces pionniers qui, dans leurs modestes ateliers, ont révolutionné la mécanisation forestière*».

Débusquage sur la neige avec les vaches de Joannès dans les forêts du Pilat pour le compte de la scierie Chalayer (42).

(Crédit photo : Maurice Chalayer)

— Dominique Seytre - Quelles sont les grandes évolutions du débusquage de 1930 à 1945 ? Que dire de l'apparition des tracteurs intervenant en forêt ?

Philippe Serré : Dans les années 1920 et 1930, les moyens pour l'exploitation forestière commencent à évoluer vers une mécanisation en utilisant parfois des engins et outils issus de la première guerre mondiale. Cependant, là où la main d'œuvre est suffisante, la traction animale reste dominante.

En Amérique du Nord, l'utilisation de triqueballes à grandes roues, appelés «*Big wheels*», permet le débardage des charges plus importantes. Equipés de triqueballes, les tracteurs à vapeur font leur apparition. Mais ces engins, lourds et peu maniables, sont vite remplacés par les tracteurs





à chenilles. Ces chenillards sont souvent attelés à une arche de débardage (chariot plus court que le triqueballe). L'arche de débardage peut être montée sur un train de chenilles ou sur des roues de fer.

En France, l'entreprise Poclairn propose des triqueballes métalliques destinés à la traction animale et automobile. Les agriculteurs débardeurs et les rouliers assurent l'approvisionnement en bois des scieries. Quelques chenillards issus de la première guerre pour le transport des canons sont utilisés en débardage : Holt américain et Renault français. Forte de son expérience en camions militaires sur quatre roues motrices, la marque française Latil propose un tracteur tout terrain à quatre roues motrices et directrices : son utilisation reste cependant très limitée en forêt. La deuxième guerre mondiale, avec les pénuries de pétrole, a ralenti l'utilisation des engins motorisés

Peinture de René-Yves Vacher représentant un tracteur Latil débusquant des grumes.

(Crédit photo : Maurice Chalayer)

même si le recours aux moteurs gazogènes a pu permettre de faire fonctionner certains véhicules.

— D.S. - Quelles sont les évolutions majeures concernant les tracteurs forestiers pendant les Trente glorieuses de 1945 à 1975 ?

P. S. : La reprise des activités forestières après-guerre se fait en employant des moyens modestes. Il faut attendre les années 50 pour une reprise de l'évolution de la mécanisation forestière, avec l'utilisation des tracteurs agricoles à pneus. Au milieu des années 1950, les tracteurs à quatre roues motrices ont sérieusement modernisé le débardage : le tracteur Latil s'est vite imposé, suivi de l'Agrip, un autre petit tracteur conçu à Lignières, dans le Cher, par Maurice Duprat. Comme son concurrent Latil, il est équipé d'une bêche et d'un treuil : son prix bien plus abordable va lui permettre d'inonder le marché, notamment à partir du modèle ARD 40 développant une puissance de 40 chevaux. De son côté, la société Labourier, un constructeur du Jura, commercialise son tracteur CL 4, un modèle équivalent. Ensuite, d'autres marques font leur apparition : Gardrat, de Saintes, en Charentes-Maritimes, Barnier en Isère ou encore Merry, de Château-Landon, en Seine-et-Marne. Les anciens camions militaires américains, genre GMC (General Motors Cars), sont aussi employés au débardage : le dernier essieu est supprimé pour avoir une conversion en 4 x 4 et un treuil est ajouté avec une arche de levage. Dès lors, les tracteurs agricoles utilisés en forêt ont

rapidement remplacé les chevaux dans les coupes accessibles et à terrains portants. De nombreux tracteurs sont équipés d'un treuil de GMC, certaines marques proposent un montage forestier d'origine, dont SFV (Société française de Vierzon) et Sift. L'équipement des treuils forestiers est complété d'une bêche d'ancrage complète ou bien d'une petite lame légère qui se relève à l'aide d'une chaîne, les tracteurs à cette époque étant dépourvus de relevage hydraulique. Les treuils Silvant sont très appréciés mais l'utilisation des triqueballes reste nécessaire pour les gros bois. En Allemagne, les petits tracteurs à quatre roues motrices se développent aussi, notamment les modèles Unimog MB Trac. Outre-Rhin, il y a également beaucoup de constructeurs de treuil comma Adler ou Schlang & Reichart qui, dès le

début des années 60, innovent avec les double-treuils à tablier.

— D.S. - Comment les premiers skidders sont-ils apparus, notamment en Amérique du Nord ?

P. S. : Aux États-Unis, au milieu des années 50, la société Letourneau développe de gros débusqueurs à transmission électrique pour faire fonctionner une arche de débardage. Les frères Wagner conçoivent le premier engin articulé en version forestière mais le poids et le coût de ces engins s'avèrent prohibitifs. Enfin, Dwight Garrett développe un petit débusqueur articulé de 60 chevaux à prix abordable : Le Garrett Tree Farmer. Par ailleurs, la société FWD met au point le Blue Ox qui ressemble à un gros Latil avec seulement deux roues motrices. Au Canada,

Essai pour l'Agrip ARD 60 avec sa nouvelle calandre forestière présentée en 1960.

(Crédit photo : Agrip SAS)





Timberland propose un engin à quatre roues motrices et châssis rigide : le Timberskidder s'avère trop lourd et trop cher. En 1961, le constructeur canadien revoit sa copie pour proposer le Timberjack, un petit débusqueur avec essieu plus solide et plus puissant que le Tree Farmer : le succès est immédiat.

En 1962, en Virginie (USA), Roger Drake élabore le premier Franklin : un petit débusqueur à oscillation centrale prévu initialement avec des pneus larges pour les marécages. Dès lors, d'autres constructeurs américains se lancent dans la fabrication de débusqueurs, comme John Deere, Clark Ranger, Caterpillar, International Harvester, Massey-Ferguson.

Autre innovation américaine : la société Esco, spécialisée dans les chockers de débardage, va concevoir à la fin des années 1960 une arche de débardage adaptable sur tous types de skidders avant

En 1965, John Deere présente son nouveau skidder 440 sur chantier forestier.

(Crédit photo : Deere & Company)

de proposer, quelques années plus tard, une grue de débardage robuste et puissante. On peut citer également le skidder sur chenilles canadien KMC qui s'inspire d'un chenillard russe d'après-guerre. Pour précision, dans les pays de l'Est, il n'y a aucune invention d'initiative privée mais ce sont des ingénieurs en université qui sont à l'origine de divers engins : c'est le cas pour LKT, Hittner...

— D.S. - À partir de quelle année les premiers skidders à châssis articulés apparaissent-ils en France ?

P. S. : En 1964, une première démonstration du Timberjack 225 a rencontré une certaine réticence de la part des professionnels. Ainsi, il faudra bien cinq ou six ans pour que cette marque s'implante dans l'Orléanais. Surtout qu'en 1967, le nouveau Latil T4T a impressionné la plupart des débardeurs, tout comme l'Agrip ARD 120 qui a

su démontrer, malgré son châssis rigide, une meilleure performance sur chantier de montagne que le Timberjack. À la demande de certains clients, Agrip va concevoir son premier articulé de 120 chevaux avec le modèle JD 5000 qui sera moins cher que le Latil T4T. Avec son centre de gravité très bas, le Timberjack se révèle très à l'aise en terrain difficile mais également trop onéreux. C'est alors que John Deere propose un modèle comparable et moins cher : le skidder 440 s'avère très maniable et bien équilibré. Mais, au niveau des prix attractifs, Agrip reste la référence avec la sortie du JD 4000, encore moins cher et bien suffisant pour la plupart des chantiers. Les treuils Pan commencent à être installés sur les Timberjack par son importateur Timbermat alors qu'Adler commence à équiper les skidders de l'Est de la France avec ses double-treuils. Le tablier hydraulique apparaît ensuite tant chez Latil et Agrip que sur Timberjack grâce aux chaudronniers de Timbermat.

Le débusqueur Cemet 338 restauré par les élèves du CFPPA du Chesnoy Forestry.

(Crédit photo : CFPPA du Chesnoy Forestry)

— D.S. - Quelles sont les évolutions les plus significatives de 1975 à 1999 concernant les skidders ?

P. S. : Je me souviens d'un événement marquant pour le monde des professionnels du débardage : la foire forestière d'Epinal en 1974. C'est notamment à cette occasion qu'apparaissent les marques scandinaves comme Volvo, Lokomo, Kockum... Ces constructeurs avaient mis au point des débusqueurs qu'ils commencent déjà à abandonner au profit des premiers porteurs. Les débusqueurs allemands font état de leurs avancées technologiques avec notamment les engins Welte équipés de double-treuil et tablier hydraulique avec potence en poulie tournante, déjà bien utilisée en Allemagne. La société Welte s'avère être le constructeur européen le plus innovant, lançant même un premier skidder à klemmbank au milieu des années 1970. Sur cette lancée, Welte propose également un engin avec châssis arrière démontable pour se transformer





en porteur. C'est également Welte qui initialisera la production des premiers skidders à grue ou encore des premiers skidders en six roues. D'autres marques allemandes sont présentes en France, comme Werner avec Unimog en région montagneuse et son modèle à boîte de vitesse synchronisée : un engin rapide et maniable mais qui reste un peu fragile.

Parmi les constructeurs français, la société poitevine Termit développe la transmission hydros-tatique et va s'inspirer du modèle Timberjack pour concevoir un modèle équivalent avec l'Hydro-tim. De son côté, la société Cemet va connaître un certain succès avec son porteur Grizzly construit sur la base d'un Massey-Fergusson. La société savoyarde va innover avec la fabrication du Tractopince équipé d'une sorte de klemmbank avec grue. Un concept vite abandonné par Cemet qui s'associe avec Renault en reprenant les bases d'un châssis de Tree Farmer pour développer un débusqueur ne pouvant être compatible qu'avec un moteur Deutz ! On peut également évoquer le Turboforest, un engin assez lourd inventé du côté de

Skidder Timberjack 208D de 1971 encore en usage en 2009 au sein de l'entreprise ERM (Espaces Ruraux Montagnards 74).

Bordeaux et repris par Magimel, tout comme l'Hydrotim.

En Allemagne, après avoir repris l'importation Timberjack abandonnée par Welte, HSM se lance à son tour dans la construction d'un premier skidder au début des années 1980 avec l'appui de son partenaire historique des treuils Adler.

Fin des années 1980, la marque Franklin arrive enfin sur le sol français et connaît un succès immédiat avec un modèle parfaitement adapté à la forêt française. De gabarit moyen, ce débusqueur avec essieu à blocage différentiel manuel évite d'arracher les chemins.

— D.S. - Comment sont apparues les premières radiocommandes forestières ?

P. S. : Les premières radiocommandes ont été mises au point en Scandinavie à la fin des années 1950. Elles permettent de commander des treuils à câble pour charger les remorques, notamment en milieu agricole. C'est en Allemagne que les radiocommandes auront des usages en débusquage forestier avec des modèles à trois positions (arrêt, ralenti, plein gaz).

Au milieu des années 1970, Fusilier va s'inspirer de ces radiocommandes allemandes pour concevoir les premiers modèles à accélération proportionnelle. Ce concept très innovant trouvera quelques clients dans le massif vosgien mais le reste des professionnels français reste très sceptique sur l'utilisation de l'électronique sur leurs engins. Je me souviens que mon père a

choisi de faire le pas d'investir dans sa première radiocommande en 1985. Progressivement, les radiocommandes Fusilier se développent dans l'Est et Rhône-Alpes avant d'être concurrencées par Falard, une autre société française : de façon quasi concomitante, les deux sociétés proposent les premières radiocommandes intégrales.

— D.S. - Depuis l'an 2000 et la tempête de 1999, quelles sont les dernières évolutions mises en œuvre par les marques de débuseurs ?

P. S. : En plaine, les débuseurs à grappe sont arrivés avec les années 2000 même si les John Deere 540 pouvaient en être équipés en France dès les années 1990. Ce type d'engins a permis de valoriser le travail tout en présentant mieux les bois pour assurer le tri sur place de dépôt. C'est aussi à cette époque que la grue Esco se développe sur le territoire français alors que la société américaine est sur le point de disparaître. Seule la grue Charlier semble désormais supporter la comparaison avec ce modèle disparu.

A la fin des années 1990, Tigercat commence à proposer des skidders à transmission hydrostatique avant que Welte et HSM ne commencent à l'installer dans les années 2000. Suite à l'expérience d'une transmission vario qui s'est avérée trop fragile, HSM est revenu sur une boîte powershift et hydrostatique.

C'est encore vers les années 2000 que Gérard Pialleport abandonne



Franklin 170 avec double-treuil Pan-Bonnier et radiocommande intégrale Falard RC6.

l'importation des Timberjack pour proposer le modèle Clark Ranger avant de développer très rapidement les premiers Camox qui s'inspirent du Timberjack 380. Conçus en Isère, ces engins ont connu un développement très rapide car ils disposaient d'une puissance suffisante avec un bon gabarit en encombrement comme en poids.

Il faut aussi évoquer l'émergence de l'hydrostatique sur les treuils qui offre un fonctionnement beaucoup plus souple avec une aide au déroulement. Ce système permet également de synchroniser la vitesse du treuil avec le déplacement de la machine dans le cadre d'un halage par câble.

Pour conclure, j'aimerais évoquer les débardeurs de la génération de mon père qui ont, comme lui, commencé leur activité avec les chevaux avant de voir l'arrivée des premiers engins. Ils ont ainsi été les premiers témoins de cette mécanisation forestière qui n'a cessé d'évoluer au fil des décennies jusqu'à aujourd'hui.



Entretien publié initialement dans Le Bois International.