SALLE DU PATRIMOINE

ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DE LA VALLÉE DE JOUX

EXPOSITION



LES GLACIÈRES

DES LACS DE JOUX

ET

REGARDS SUR L'HISTOIRE

DE LA VALLÉE DE JOUX

OUVERT DU 18 AU 26 MAI 1991 - DE 15 À 18 HEURES CENTRE SOCIO-CULTUREL LE SENTIER VALLÉE DE JOUX Le comité et les membres de

L'ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DE LA VALLÉE DE JOUX

se font un plaisir de vous inviter le vendredi 17 mai 1991 à 17 heures à la salle du Patrimoine, Centre socio-culturel, Le Sentier

pour le vernissage de l'exposition:

LES GLACIÈRES DES LACS DE JOUX ET REGARDS SUR L'HISTOIRE DE LA VALLÉE DE JOUX

L'exposition occupera la salle jusqu'en été 1992

Les glacières du Pont, gérées par une société genevoise, sont construites en 1879, avec une première récolte en 1880. Il y aura différents propriétaires. Elles ont cessé définitivement leurs activités en 1942.

L'entreprise ne laisse que des archives partielles, dont le gros livre des expéditions de la gare CFF du Pont, en possession du Musée régional de la Vallée de Joux aux Charbonnières, et 6 copies lettres déposés auprès des ACV. La collection d'articles parus dans les journaux tout au long de ces 62 ans d'expéditions, permet cependant de se faire une bonne idée générale de l'histoire de cette entreprise. D'autre part les photos des débuts de cette exploitation, dues surtout au photographe Auguste Reymond du Brassus qui se passionna pour cette activité dès les premiers jours, sont nombreuses. Plus nombreuses encore semble être les cartes postales des glacières dès 1900.

Restent les outils, car ne parlons pas ici de gros matériel, tapis roulant ou élinde, machine à vapeur, machine à scier la glace inventée par le mécanicien Haefliger, tout cela a disparu corps et biens lors des transformations des glacières, ou à la fin de celles-ci en 1942.

Question de bâtiments, demeurent, une construction autrefois adossée aux glacières servant sans doute de dépôt de matériel et d'outils, l'ancien bureau situé plus en retrait et la forge. Il reste aussi un bâtiment que l'on trouve au-delà du grand bâtiment actuel et dont la fonction nous échappe.

Notons que le grand dépôt actuel fut reconstruit après que le dernier entrepôt reconstruit après l'incendie de 1927 fut démoli, tout au moins est-ce là notre hypothèse.

Pour en revenir aux outils, qu'en dire ? Qu'il serait presque impossible aujourd'hui d'en trouver encore dans les greniers des maisons du Pont. C'est qu'il y a longtemps que Daniel Lehmann a ratiboisé tout ce qu'il y avait d'intéressant à ce sujet. Une partie de ces outils figurent dans son fonds aujourd'hui propriété de l'Etat de Vaud, collection déposée dans un entrepôt de la région de Moudon. Une autre partie de ce matériel est resté à l'Hôtel de la Truite où elle est visible. Figure aussi dans ce même hôtel la cloche des glacières, celle-ci servant à appeler les ouvriers au boulot le matin ou à le reprendre après la pose de midi.

On trouvera d'autre part nombre d'outils dans les collections du musée régional.

Certains pourraient encore se retrouver au fond du lac Brenet, retirés qu'ils seront un jour, comme ce fut déjà le cas, par quelque pêcheur ou par quelque membre du groupe de plongée.

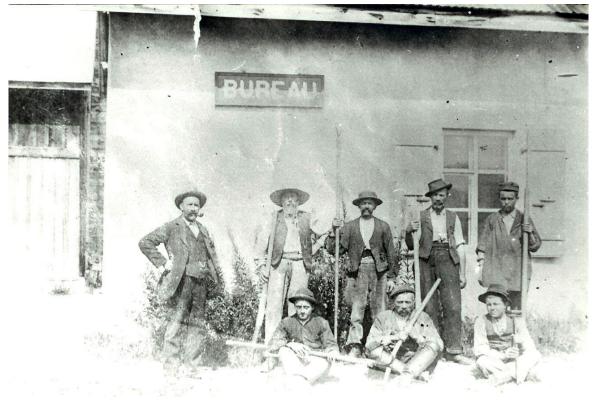
Enfin quelques rares outils figurent dans le Musée des Glacières, aux Charbonnières, qui a surtout porté son attention sur l'alpage!

Tels sont à vue de nez les endroits où l'on pourrait trouver ces fameux outils liés à l'exploitation et à la manipulation de la glace. Ils restent naturellement assez peu nombreux en regard de la quantité impressionnante qu'il devait y en avoir autrefois. Les inventaires que l'on trouvera ci-dessous en feront foi.

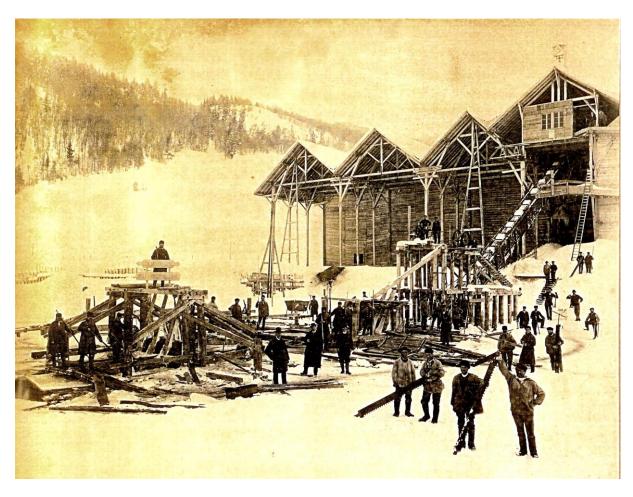
Nombre de ces objets ont été présenté à l'Exposition sur les glacières de 1991 à la Salle du Patrimoine. Ci-dessous des bâtiments qui existent toujours.



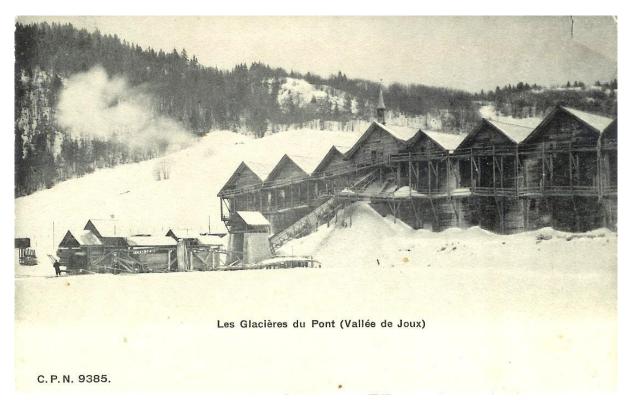
Après l'incendie du 2 avril 1927. A gauche la forge, et à droite le bureau toujours existants.



Fiers de travailler aux glacières.



Tout un monde.



LA GLACIÈRE DU PONT.

— Ainsi que nous l'avons annoncé dernièrement, les travaux d'exploitation de la glace du lac Brenet ont recom-mencé pour cette année le 17 janvier dernier avec une trentaine d'ouvriers. Dès cette date, le nombre de ceux-ci s'est considérablement augmenté et attein actuellement le-chiffre de 145 à 120, utilisant, en outre, de 45 à 48 chevaux les uns pour le transport des blocs de glace au bâtiment de la glacière, les autres pour actionner le manège de l'ascenseur. Pour donner une idée de l'activité de ce nombreux per-

de dire que dans la seule journée de l'undi dernier 1034 traineaux de glace ont été extraits du lac et transportés dans le bâtiment. La charge moyenne d'un traineau étant d'environ 5 quintaux métriques, cela fait donc environ 5170 quintaux métriques de glace emmaga-

sinée journellement.

L'année dernière les glaçons étaient introduits dans le bâtiment par une ouverture pratiquée au pan méridional du toit; de là, ils roulaient dans l'intérieur et s'y casaient pêletoit; de là, ils roulaient dans l'intérieur et s'y casaient pêlemêle. Cette année, 7 ou 8 maçons d'un nouveau genre sont chargés d'entasser ces blocs d'une manière symétrique; ainsi il n'y aura que peu de place perdue et lorsque la glacière sera remplie elle renfermera environ 20,000 mètres cubes de glace pesant approximativement 18,600,000 quintaux métriques qui, l'été prochain, scront acheminés, non plus sur la gare de Vallorbes (l'usage de la route du Pont à cette gare rendant ce mode de transport trop pénible et trop onéreux pour la compagnie), mais par Pétra-Félix sur la gare de Croy, d'où le chemin de fer les transportera à Paris, à Genève, à Lyon et dans d'autres grands centres où la Société s'est assuré ou se crée des débouchés réguliers. Nous sommes en mesure d'ajouter que l'enchés réguliers - Nous sommes en mesure d'ajouter que l'entreprise de ce transport est assurée à des voituriers de la contrée, principalement de Vaulion et du Pont. L'exploitation de la glace de nos lacs procure ainsi en hi-ver comme en été un travail régulier à un grand nombre

de personnes de notre contrée, ressource d'autant plus cer-

de personnes de notre contrée, ressource d'autant plus cer-taine que la vitalité et la marche normale de la Société sont parfaitement assurées soit par l'émission suffisante de capitaux, soit par une consommation de glace régulière-ment organisée dans les grandes villes. C'est surtout à Paris que s'écoulera la majeure partie de la glace du lac Brenet. La Compagnie y a fait construire à la gare de Bercy une glacière pouvant contenir 8,000 quintaux métriques; mais, bien qu'aux portes de l'immense cité, elle se trouve encore trop distante (9 kilomètres) de l'intérieur et des grands établissements utilisant la glace; aussi des plans sont actuellement à l'étude pour l'établisse-ment d'une glacière au centre même de la ville de Paris. ment d'une glacière au centre même de la ville de Paris.

L'utilité générale de l'exploitation de la glace de nos lacs, ainsi que la nouvelle et importante ressource qu'elle procure à une certaine partie de La Vallée, sont certainement admisses sans contestation par chacun. Nul doute également que l'énorme roulage qui résultera du transport de la glace l'année prochaine, hâtera la construction de la route directe du Pont à la gare de Vallorbes. C'est à ces divers titres que la Société anonyme pour l'exploitation de la glace des lacs de La Vallée s'est acquie la exprentie produite de partie de partie par La Vallée s'est acquis la sympathie générale de notre population et mérite les vœux de réussite et de prospérité que nous entendons formuler de toutes quris et dont nous ne sommes ici que l'écho affaibli. F. D.

FAVJ du 10 février 1881

GLACIÈRE DU PONT

— Le pittoresque village du Pont, si tranquille d'ordinaire, présentait dans l'après-midi de samedi dernier une animation inaccoutumée. Il s'agissait en effet d'un spectacle tout nouveau. MM. les Directeurs de la Glacière, satisfaits de leur moisson de glace aussi bien que de leurs vaillants moissonneurs, offraient à ceux-ci une fête, en leur disant adieu jusqu'à la saison prochaine.

A 5 heures du soir, les travaux étant achevés et la glacière comble, tout le personnel, voire même les chevaux, s'organisa en cortège pour faire le tour du village. Cette sorte de procession présentait un coup-d'œil extrêmement pittoresque et original; il est regrettable que le mauvais état des routes n'ait pas permis à un plus grand nomvais état des routes n'ait pas permis à un plus grand nom-bre de personnes d'en jouir; néanmoins tout ce qui a des jambes au Pont et dans son voisinage formait une haie ani-mée au milieu de laquelle s'avançait le cortège, musique et tambours en tête. D'abord c'est le peloton des robustes char-pentiers, la hache sur l'épaule; puis vionnent les coefficies pentiers, la hache sur l'épaule ; puis viennent les gaffiers porteurs de leurs longues gaffes ; ensuite les patrons sui-vis des voituriers montés sur leurs chevaux et, derrière eux, le restant des ouvriers portant les outils et engins divers nécessaires pour exploiter la glace ; à l'arrière-garde se trou-vait la forge montée sur un traîneau et dans laquelle s'enten-daient le grincement de la lime et bruit cadencé des marteaux.

A cette première partie de la fête succèda la seconde sous forme d'un beau banquet fort bien organisé dans les salles de l'Hôtel de la Truite et qui attendait toutes les perse s' qui d'une manière quelconque ont participé aux travaux de la glacière.

La température ne tarda pas à s'élever quelque peu audessus de glace, grâce à l'entrain et à la gaîté qui n'ont cesdessus de glace, grâce à l'entrain et à la gaîté qûi n'ont cessé de régner jusqu'à une heure assez avancéc; la musique, les discours et les chants se sont succédé sans interruption. Plusieurs toasts ont été portés: Aux ouvriers, par M. Du Roveray; à la route de Vallorbes, par M. Rochat, municipal; à la Glacière et à ceux qui ont concouru à son établissement, par M. Lucien Reymond. « La création de cet établissement, a-t-il dit, prouve ce que peut l'initiative accompagnée de la volonté et de la persévérance. Notre pays offre plus de ressources que nous le pensons et notre reconnaissance est acquise aux fondateurs d'une entreprise qui procure un travail bien rétribué à nombre de nos concitoyens qui en étaient privés, surtout dans ce moment de l'année. »

De divers côtés et à plusieurs reprises nous avons reçudes communiqués relatifs aux plongeons involontaires qui se produisaient presque journellement lors des travaux d'exploitation de la glace du lac Brenet, et à cette occasion, n's remercions vivement les personnes qui ont pensé à la Feuille d'Avis. Vu le manque de place et surtout l'uniformité de ces accidents, dont aucun fort heureusement n'a eu de place d'Abbanese pous avons en proprie pour disposers. den parler plus longuement dans notre journal, tout en re-grettant les francs éclats de rire qu'ils auraient provo-qués chez nos lecteurs et surtout, nous aimons à le croire, chez ceux qui, sans le vouloir, ont pu juger de la tempé-rature d'un bain en plein lac et au mois de janvier.

Aujourd'hui nous nous bornerons aux deux anecdotes suivantes, espérant que ceux qui y ont joué un rôle le prendront du bon côté et n'y verront aucune malice de notre part; il est facile de comprendre que lorsqu'on se trouve sur la glace et au bord de l'eau si le pied vient à glisser et qu'on ne tombe pas sur la glace c'est nécessairement avec l'eau qu'il faut faire connaissance.

 C'était au commencement de février, alors que le thermomètre accusait 40 degrés au-dessous de zéro et qu'-une bise carabinée soufflait à renverser les chevaux. Tout à coup un de ces robustes travailleurs tombe à l'eau; ses camarades s'empressent de lui tendre secours et le repêchent trempé jusqu'aux os. Une fois sur la glace, notre brave homme, après s'être un peu secoué, n'eut rien de plus pressé que de changer promptement . . . la paille de ses sabots; puis, après avoir rallumé sa pipe, il reprit gaiment son travail, comme si de rien n'était.

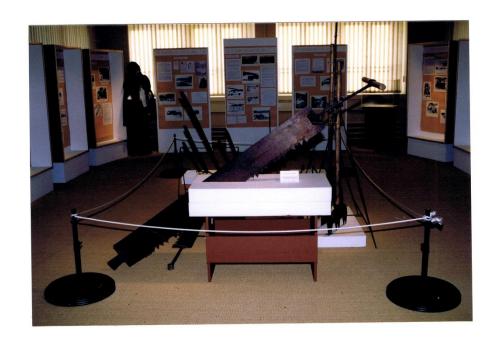
Pas frileux du tout, ce compagnon-là.

Quelques jours plus tard, nouvel accident. Un des scieurs pai, a la Glacière et à ceux qui ont concouru à son établissement, par M. Lucien Reymond. « La création de cet établissement, a-l-il dit, prouve ce que peut l'initiative accompagnée de la volonté et de la persévérance. Notre pays offre plus de ressources que nous le pensons et notre reconnaissance est acquise aux fondateurs d'une entreprise qui procure un travail bien rétribué à nombre de nos concitoyens en et acquise aux fondateurs d'une entreprise qui procure un travail bien rétribué à nombre de nos concitoyens. En un mot cette fête a très bien réussi; chacun en a remporté un bon souvenir. Merci aux généreux entrepreneurs qui en ont fait les frais et prospérité à la Glacière et la vallée. glisse et disparaît un instant sous l'onde glacée d'où sa tête ne tarda pas à émerger. On s'empresse de lui tendre une gaf-

FAVJ 24 TT 1881

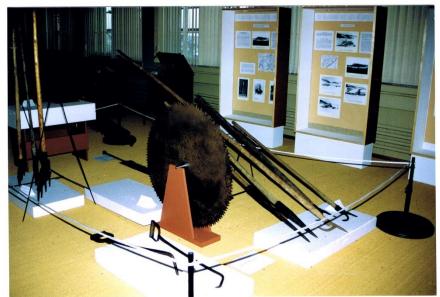
Ces deux articles parmi les innombrables que l'on put découvrir sur notre journal local au fur et à mesure que l'exploitation et les expéditions se mettaient en place. Voir à cet égard les différentes productions des Editions Le Pèlerin qui ont fait des glacières leur fond de commerce!

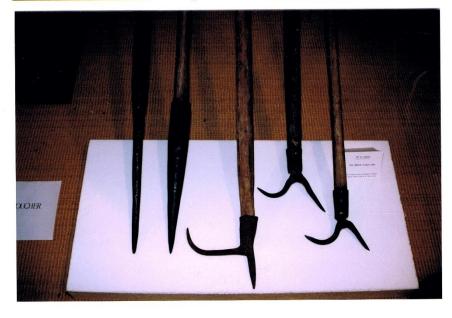
La belle Exposition de 1991 – en fait organisée en partie par le soussigné qui avait complètement oublié ce point de détail ! –



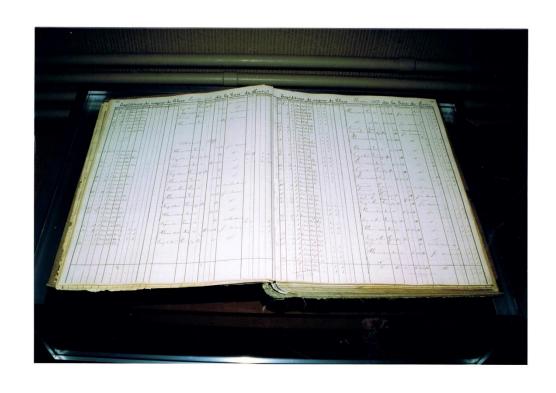




















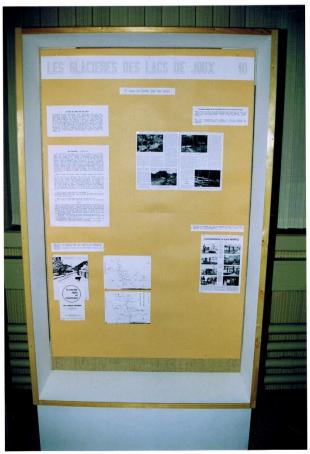


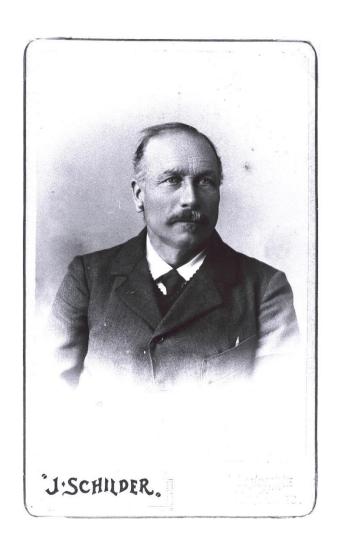














En haut Edgar Rochat de l'Hôtel de la Truite, initiateur du projet et bientôt directeur local de la société et juste cidessus, la première récolte de 1880.

Quelques documents

Relevés d'expéditions de glace d'après le Grand livre d'expédition des Glacières - propriété de M. Gilbert Reymond, ancien régent aux Charbonnières (on constate quelques divergences avec les chiffres précédents probablement extraits d'une autre source par Louis Golay, ancien directeur: Copie-lettres ?)

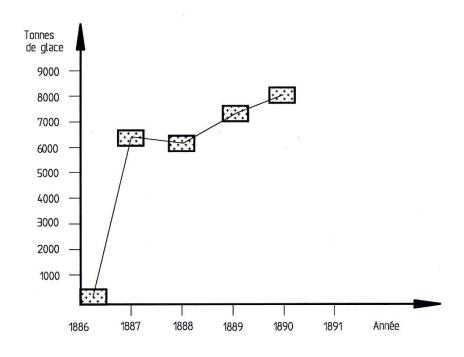
Année	Wagons	tonnage	rentrées	92000 20 1 7
1887	659	6596 t.		
1888	635	6317		
1906	1570	15576		
1907	986	9675		
1908	1133	10249		
1909	918	9117	55546.80	
1910	1471	14588	87619.15	
1911	1804	17974	118253	
1912	237	2370	8288 1	32 wagons ont été
1913	1104	11016	67389.40	exploités au lac
1914	642	6406	33321.25	Ter en 1912.
1915	689	6866	42960	
1916	479	4820	28385	
1917	349	3635	20818.95	
1918	73	736	5244.45	
1919	270	2817	36978.90	
1920	324	3280	45995.10	
1921	332	3210	40462	
1922	159	1590	19354	
1923	145	1445	18648.10	
1924	148	1485	12661.95	
1925	264	2635	18449.35	
1926	132	1320	12734.15	
1927	129	1344	13358.10	
1928	243	2945	22273.23	
1929	100	4550	13237	
1930	409	4762	27455	
1931			5197	
1932			2139	

Statistique des wagons expédiés de 1896 à 1909

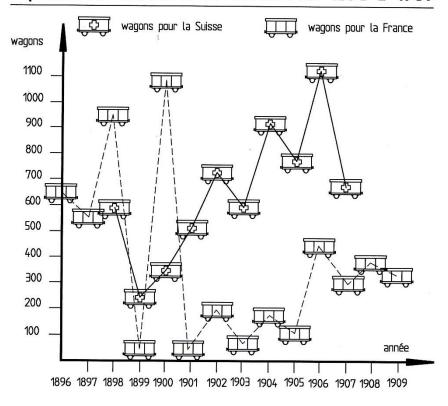
1 wagon = 10 tonnes environ

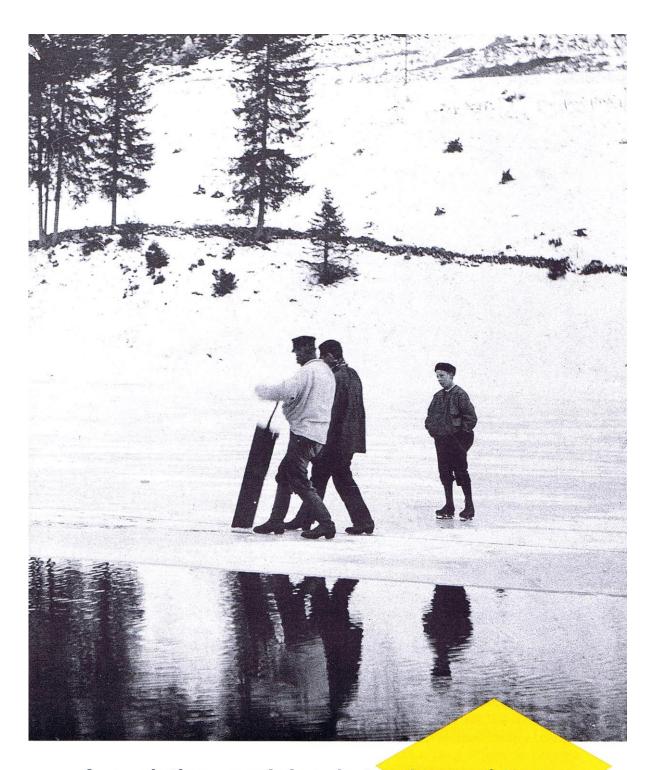
FRANCI	E FRANCE	SU/SSE.	TOTAL WAGONS	70NNAGE.
1896	657			
1897	545			
1898	931	583	1514	15140 tonnes
1899	45	236	281	2810
1900	1089	355	1444	14440
1901	39	509	548	5480
1902	197	720	917	9170
1903	75	598	673	673 0
1904	182	907	1089	10890
1905	105	773	878	878 0
1906	448	1125	1573	15730
1907	300	685	985	9850
1908	392			
1909	318			

Glace expédiée par la Compagnie du Pont-Vallorbe en tant que compagnie de chemin de fer



Statistique des wagons de glace expédiés en Suisse et en France de 1896 à 1909





Association vaudoise de tourisme pédestre

BULLETIN № 1 avril 1992

regard vers le passé

LES GLACIERES DE LA VALLEE DE JOUX

Comme tous les étés, l'oncle André emmène ses petits neveux dans sa vieille barque. Il fait chaud et les enfants n'attendent pas longtemps pour se laisser glisser dans l'eau claire du lac Brenet. Après avoir ajusté son masque de plongée, Patrice part en exploration.

- -Brr! elle est trop froide! Mélanie frissonne en remontant dans le petit bateau.
- Ohé! regardez! Patrice nage vers eux, tout excité. Il tient un objet.
- Mais c'est quoi ce truc ? c'est tout sale! L'oncle André le saisit, le trempe dans l'eau et le frotte fébrilement pour enlever l'épaisse couche de vase qui l'enveloppe.
- C'est incroyable, mes enfants, incroyable! Mélanie et son frère se regardent
- -Ben ... c'est un vieux bidon à lait, ça vaut rien!
- —Oui, mais pas n'importe lequel, et je peux même vous dire comment il est arrivé au fond du lac! Pendant qu'ils dévorent leur goûter, grand-père leur raconte l'histoire.

Hiver 1936. Depuis des semaines, une épaisse couche de neige recouvre la Vallée. Au Pont, des enfants qui rentrent de l'école se poussent joyeusement dans les congères, ou se lancent des boules de neige. Arrivé devant la grande maison familiale, un des garçons esquive une dernière attaque et grimpe l'escalier. Son sac d'école jeté sur le banc de l'entrée, il enlève sa capuche et ses gros souliers.

Tenant avec peine dans une main une tartine aux mûres trop grande, il tourne les pages d'un livre d'images. Des hommes tout poilus et vêtus de peaux de bêtes, y donnent la chasse à un gigantesque mammouth. Un chasseur tente de détourner l'attention du monstre, car celuici a saisi un malheureux avec sa trompe. Quelle horreur! Il va le...

— Paul-Louis, dépêche-toi, il faut y aller maintenant!

Grand-mère a déposé un bidon à lait tout fumant sur la table et le ferme soigneusement. Sur la route, Jean et Michel, sont affairés à attacher deux luges ensemble.

— Ohé! Paul-Louis! tu viens avec nous? On va faire des pentes, près du moulin



— Je peux pas, j'dois apporter le goûter à mes oncles, à la glacière. Se réchauffant les doigts autour du bidon bien chaud, il descend prudemment un large chemin glissant.

Arrivé sur le grand lac gelé, il croise une multitude d'ouvriers qui travaillent à l'exploitation de la glace. Il souriten voyant les scieurs manoeuvrer leurs grandes scies, car ils doivent marcher lentement à reculons! Ces scies à grosses dents sont énormes, et il faut deux hommes pour les soulever dans leur va-et-vient vertical, car l'épaisseur de la glace atteint parfois 80 cm! De grandes bandes de glace, d'environ un mètre sur douze, sont ainsi découpées. Comme la glace a l'avantage de flotter, d'autres ouvriers prennent place sur ces sortes de longs radeaux. Ils n'ont plus qu'à les faire avancer à l'aide de grandes gaffes, pour les acheminer vers les bâtiments, dont on distingue l'imposante silhouette dans le brouillard.



Le principal «ennemi» de ces hommes, c'est le froid. Les jours de grande bise, on se protège comme on peut, certains mettent trois couches de tricots et même des vieux journaux. Aux pieds, la plupart ont leurs godillots militaires et des bandes molletières. Par tous les temps, du matin au soir, pour un salaire de quarante centimes de l'heure, ces hommes — ils seront jusqu'à 200 en saison de bonne récolte — vont scier, tailler, tirer, pousser, hisser des blocs de glace, car il faut «faire de la glace» quand elle est là!

La gaffe sur l'épaule, deux robustes travailleurs rencontrent le garçon.

- Ah! voilà le p'tit Mouquin qui vient nous apporter le casse-croûte!
- Fais attention gamin, tu vas te retrouver sur le derrière!
- Je suis plus un gamin, j'ai dix ans!

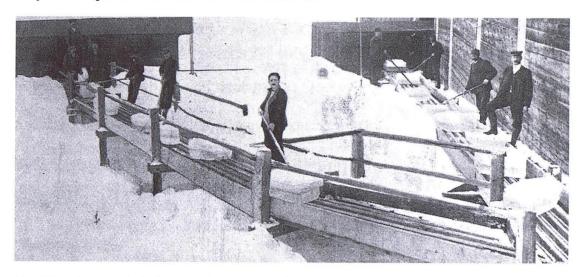
De l'autre côté d'un «canal» ouvert dans la glace par les scieurs, Paul-Louis aperçoit son copain André. Il a ses patins aux pieds et lui fait signe de le rejoindre.

— Attends-moi, j'arrive! lui crie Paul-Louis, puis il se hâte vers les immenses bâtiments.

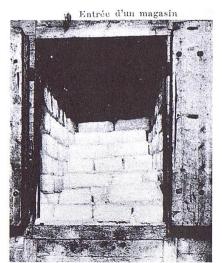
22

Un «radeau» de glace est arrivé devant les installations. A l'aide de scies circulaires, des ouvriers le découpent en gros blocs.

— Alors petit ... on commençait à avoir faim! Un homme le regarde approcher en souriant dans sa moustache. C'est grand-père. L'enfant lui tend le bidon, il est fier de son grand-père, car il fait fonctionner la grosse machine à vapeur qui actionne le tapis roulant. Sans attendre, celui-ci se délecte du goûter fumant dont grand-mère a le secret : des morceaux de pain trempés dans du café au lait bien sucré!



Paul-Louis regarde le long tapis roulant qui monte les blocs de glace vers l'intérieur des glacières. Un autre avantage de la glace, c'est qu'elle... glisse! Il est donc inutile de s'épuiser à soulever ces gros blocs qui pèsent en moyenne 450 kilos. Un ingénieux système de «glissoires», sortes de couloirs de guidage savamment inclinés, les fait glisser vers les différents entrepôts ou les wagons. Pour éviter que ces immenses stocks de glace ne fondent au printemps, on a trouvé un isolant bon marché et dont la région abonde: la sciure des scieries! Les grandes pyramides de glace sont donc entourées de doubles parois que



l'on remplit de sciure. Sur les blocs du haut, des «matelas» de sciure sont disposés.

Après cette courte pause, grand-père se remet au travail, car dans moins de deux heures il fera nuit. Le garçon a fait le tour des installations de halage et a retrouvé son ami. Ils font la course: Paul-Louis à pied contre André sur ses patins. Tout à leur jeu, les deux enfants n'ont pas aperçu l'écriteau «zone dangereuse, glace nouvellement formée». Soudain, un grand craquement et Paul-Louis disparaît dans l'eau glacée, jusqu'à la taille. André veut secourir son copain, mais la glace bouge, et se fissure autour de lui.

— N'approche pas, va vite chercher mon grand-père!

Tout tremblant sur ses patins, André recule avec précautions. Paul-Louis regarde la petite silhouette disparaître lentement dans le brouillard. Alors il se retrouve seul. Un froid intense lui torture le bas du corps. Rassemblant toutes ses forces, il réussit à se hisser hors de l'eau, sur une grande plaque de glace qui bouge au moindre mouvement. Au loin, perdues dans le brouillard, on entend s'éloigner les voix des ouvriers qui ont fini leur travail. Le silence devient angoissant et le froid lui engourdit tout le corps. Sentant les larmes venir, il se souvient, dans «Fip-Fop», cet explorateur, perdu dans le grand Nord, des esquimaux lui avaient sauvé la vie. Et il se persuade que grand-père va arriver sur son beau traîneau et il... Soudain, un bruit inquiétant martelle la glace. Quelque chose s'approche. Il se retourne.

- Mon Dieu! Un animal gigantesque est là, avec deux grandes défenses recourbées vers l'arrière, et une trompe énorme qui le saisit et le soulève.
- Non! non! je ne veux pas! Maman!

Mais l'inquiétant animal n'est autre qu'un brave cheval et la grande trompe qui le soulève, les bras vigoureux du maréchal-ferrant.

— C'est fini mon garçon, tout va bien maintenant. Prudemment, l'homme regagne le grand traîneau et y installe Paul-Louis. L'attelage se met en route.

Dans le soir qui tombe, le garçon regarde s'éloigner le trou dans la glace. Le trou dans lequel est resté le bidon à lait de grand-mère.

Edmond Weyeneth

Une «fiction-historique» sur quelques souvenirs d'enfance de Monsieur Paul-Louis Mouquin, dont les yeux scintillent, lorsqu' il vous parle de sa Vallée!



Le grand-père, Paul Mouquin, un ouvrier et l'oncle Louis Mouquin occupés à briser la glace.

petite chronologie des temps héroïques

A Paris, en ce jour de printemps 1889, une grande cérémonie va se dérouler dans quelques instants: on attend d'une minute à l'autre Monsieur l'ingénieur Eiffel, pour l'inauguration de sa fameuse tour et l'on s'affaire aux derniers préparatifs.

Les serveurs pilent soigneusement de la glace pour que le champagne soit frappé à souhait.

- —D'où vient cette belle glace? demande un visiteur.
- —Elle vient en train depuis la Suisse!

Cette scène aurait pu réellement se passer, car en ce temps-là la glace de la Vallée est acheminée régulièrement par wagons entiers vers la ville Lumière. Mais n'anticipons pas, et voyons comment tout a commencé.

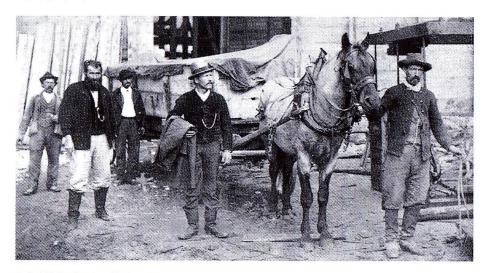
Rémy Rochat, excellent auteur et des plus documenté sur ce sujet, nous apprend que ... " la ligne de chemin de fer Cossonay-Vallorbe s'ouvre au trafic en 1870. Le tronçon Vallorbe-Pontarlier par Jougne entre en service en 1875. Le pays se voyait dès lors relié à la France. On pouvait alors espérer qu'un jour la région serait reliée par chemin de fer au reste du pays. En 1877 Edgar Rochat obtient une concession pour l'exploitation des glaces des lacs de Joux et Brenet. Les frères Cramer, financiers genevois à qui il remet sa concession en 1879, fondent la «Société anonyme pour l'exploitation de la glace des lacs de la Vallée de Joux".



Un hangar colossal de 50 m de long sur 26 de large fut construit sur les rives du lac Brenet, près de la gare actuelle du Pont. La première «récolte» commença en janvier 1880. Dès le retour des beaux jours, cette précieuse glace fut conduite à la gare de Vallorbe, par la route des Epoisats, d'où elle fut principalement réexpédiée sur Paris, Lyon et Genève, qui allaient devenir de grosses clientes pour les glacières. Mais la route choisie s'avéra trop difficile.

Les attelages furent dirigés sur Croy par Pétra-Félix. On ne peut pas s'imaginer aujourd'hui ce roulage invraisemblable, qui nécessita en 1883 pas moins de 75 attelages, 18 heures par jour sur la route.

Néanmoins, ce nouveau parcours, d'une longueur double du précédent, occasionnait toujours de grandes difficultés. Il s'agissait surtout de la fonte en cours de transport, ce qui détrempait les routes que défonçaient les lourds chars à cercles des glacières ou ceux des autres usagers. Ce roulage par chevaux n'était donc qu'une solution provisoire. La société le savait. Et c'est pourquoi ce fut elle qui relança l'idée de construire un chemin de fer qu'elle se proposait de réaliser; comme on peut le comprendre, plus par nécessité que par libre choix.



Coll. J-M. Rochat, Les Charbonnières

L'arrivée du chemin de fer, en 1886, allait trouver dans le transport de la glace, une fois celui-ci bien établi, l'essentiel de ses revenus. Le roulage par chevaux fut sans autre abandonné. Mais le train n'était pas tout. Des erreurs de planification des récoltes et des ventes, et une certaine négligence quant à la gestion de l'entreprise, mirent la société en faillite en 1887 déjà, quelques mois à peine après l'ouverture de la ligne!

Cette entreprise, dont personne ne voulut à sa mise aux enchères publiques, fut rachetée par la Compagnie Le Pont-Vallorbe qui ne tenait pas à perdre l'essentiel de son roulage et qui se retrouvait ainsi tout à coup, et bien malgré lui, marchand de glace!

Les bâtiments des glacières, au plus fort de leur volume, purent contenir jusqu'à 40.000 m³ de glace, ce qui permit d'expédier, lors de grandes années, non moins de 3000 wagons. Dans la nuit du 2 au 3 avril 1927, les glacières furent détruites par un gigantesque incendie, un entrepôt de moindre importance fut néanmoins reconstruit. Mais neuf ans plus tard, en 1936, la société cessait son activité, elle avait vécu quelque cinquante-sept ans.

Tiré de la brochure de R. Rochat: «Cent ans d'histoire du chemin de fer Le Pont-Vallorbe, 1886-1986»

26

Une expédition au glacier d'Argentières en 1912

Désignation du matériel contenu dans le wagon lopie-lettres avril 1812 \\
\text{Un coffre à outils contenant:} l équerre, 4 haches, 5 haches \\
\text{à main, l taillarde, l couteau à deux mains, l trignoise (?),} \\
4 perçoirs, 3 ciseaux de charpentier, 2 rabots, l arrache-clous, 7 scies montées, 2 scies à poignée, 2 masses, 5 cordes amarres, 6 cordes à main, l barre à mine, 15 pelles de terrassier emmanchées, 4 pioches emmanchées, 4 pinces fer.

1 colis fer demi-rond, 11 ferrets à glace, 2 crics, 1 étau, 4 pinces fer (grandes), 1 banc de menuisier complet, 1 valet, 1 caisse (outils de forge, marteaux, pinces à feu, burins, déchets de coton, suif de trempe), 1 caisse, 10 lampes à acétylène, 1 caisse, boîtes à clous, équerre, fausse équerre, deux bidons, dont l en bois et l en fer avec couvercle, l forge portative, 1 sac de houille de forge (50 kg), 1 fourneau fonte, 3 colis tuyaux, 5 colis, liteaux usagés, 6 colis, 60 gaffes emmanchées, 1 colis manches pour gaffes, 8 colis, 80 crochets à glace, 1 règle de 4 m, 2 brouettes, 1 caisse contenant l paire mouffles avec corde, l bâche, 7 chaînes, 3 portes de baraque, 1 bois de lit, 1 lit fer, 3 sommiers, 1 ballot matelas et literie, 2 ballots literie, 2 caisse literie, 1 malle effets usagés, 1 corbeille effets usagés, 2 ballots matelas et literie, l malle, linge de table et de cuisine, service de table, fer à repasser, 2 colis, 4 chaîses, 1 colis, 2 brocs et 2 lurettes, 3 échelles en bois, 1 caisse, presse à copier et matériel de bureau.

Le tout usagé.

Rapport concernant l'exploitation de la glace au Glacier d'Argentière L'opie-Lettres avril 1912 J

- lo Pour l'extraction de la glace au glacier d'Argentière il est nécessaire de construire une rize d'environ 1200 m de longueur.
- 20 Demander l'autorisation à la Vie PLM. de pouvoir utiliser les terrains qu'elle possède près de sa voie de garage la plus près du glacier et prolongement de cette voie d'environ 80 ms.
- 30 Construction de trois baraques, soit:
 - a. A environ 300 m du glacier une petite baraque de 4 m2 de surface pour réduire l'appareil exploseur.
 - b. A environ 350 m une petite baraque de 4 m2 de surface servant de poudrière.
 - c. Près de la voie de garage de la Vie PLM. et sur ses terrains construire une halle glacière servant d'entrepôt de glace et quai de chargement, halle d'environ 50 m2 de surface.
- 40 Pour la construction de ces divers travaux il sera nécessaire d'avoir deux charpentiers et une équipe de huit manoeuvres plus un ouvrier serrurier pour le perçage des fers avec une poinçonneuse, les matériaux nécessaires soit le fer, bois et clouterie doivent être mis à pied d'oeuvre soit vers la voie de garage de la Cie P.L.M.

Le devis approximatif pour la construction d'une rize pour l'exploitation de la glace au glacier d'Argentière se monte à 20 900.-

L'ext loitation de à glave au glacier d'Argentire.

(copie-Lettres avil 1812)

10. Fir i de 120 m/m ex largeur 95 760 kg à 15 par o/o kg 14364.

20 Boil rond drut 50 m² à 1 50 le m² (500 kutodi 4m²) 2500.

3º Planches trues alignées de 20 m/m 300 m² à 1.60 le m² 480.

40 Boudronnets truts alignées de 40 m/m 60 m² à 1.60 le m² 180.

50 bouwerture en tôte, atabinit ou arrivée 80 m² f4. le m² 320.

60 Pote de ces divers tois et ers.

200.

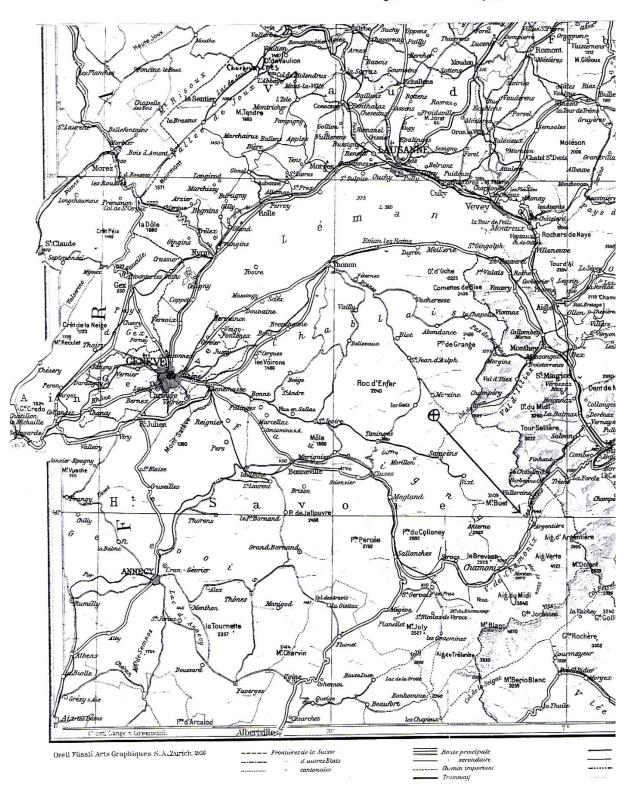
40 rejai d'un eschoseur jour mins 100.

40 boulerie et ermentes des portes 240.

50 Ton, reine.

Total fr. 20100

Situation du glacier d'Argentière en Haute-Savoie Expédition de 1912



Un bel inventaire

Inventaire Durs' an 1º Mai 1885.

4 + 0 1 08 1.11	Ju. 440.
80 glissoirs presque tous ferses. a 15 fs.	1200.
17 plantes de sapin	85.
24 bases en pierre	55.
8 c'éhelles à glace fersis.	96.
betau	25
petit tombereau	25
grand Tombereau	60.
plationa de jougard	400.
hois de prine.	200.
60 plateaux de sapin.	60.
fourneau o marmite à huits.	50.
Tritause a translicts	100. 60.
échelles	200
machine pour exponer he pierse	1250.
Amporter Es.	4500

	47(
Pontons from la rentrés de la glace.	4305
Sontons pour la rentrée de la glace.	280.
Seine.	300
frine hour roues (de Monthy)	100.
chine montants a Traverses four caises de chars.	180.
12 moyeuse ferris a' 6 f. 3 a.	15.
Un Tour a' bois	15.
Machine a pucer le per	130
La forge v son ogni pement	1000.
Bortion des charpertiers eve engins e on to llaga	600.
3 grands faloto lampes a later	20.
1:10 rayous de vou fabrique's.	100.
vinho carens de char	20.
barraquement devant he monte charge ning.	300.
wience traincourse & pelle à neige	10.
I Traincaux " To. 15	315.
un triangle	25.
une cloche.	50
bureau fourneau amoire casier presse a copies etc.	100.
6 porties & 2 monfiles.	100.
differents paquets cordage.	30.
une pièce toile just	70.
chaines.	50.
hache i margur les bois.	15.
caise à gravier et civière.	5
220 crockets a glace a p. 2.50.	550.
Areporter els.	8742

	7 7 2 2 1
That	Ja 8745.
Une planche woire.	5.
8 grandes wies a glace montres à 15 fs.	120.
2 petites a' 5%.	10.
20 paine bottes de for blowe.	200.
batteron barres a' mines chivres et.	30.
collection de palaniors.	50.
marle a' glace.	15.
harnais colliers converture etc. por cheval.	60.
caises a' avoins.	15.
50 peles a' ps. 2.50	125.
12 gaffes o' 2 fo.	24.
12 frances pisches à 3 fs.	36.
12 ferrets à 5 ps.	60.
rablais violano eta.	15.
I haches a' fo.	20
3 eries	150.
3 petito gaffes an bureau	10.
2 fatts & have been graines o hustes.	100.
Wa cheval	1000.
I chars muss o' 50%.	3500
40 " " 350.	14000
19 4 6 250.	4950
45 baches a' 10.	450.
3 plagues a' mar pour les baches.	30.
2 horacia	1. 3.8 10 m
VI reportes	V

Perches v vivas bois.

One machine a sein la glace sur rails.

Mor charres i glace

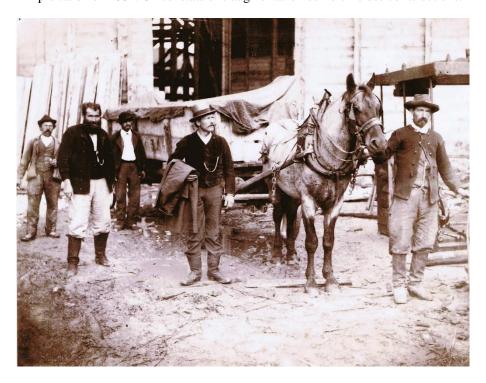
Mor pompe i incude a formitres de tagano



Construction des glacières à la fin de 1879.



Exploitation en 1882. On constate une augmentation du volume des constructions.



Sans doute le dernier char sur Croy avant l'introduction du chemin de fer le 30 octobre 1886.



Mars 1999.

Histoire

Les glacieres de la vallée de foux



Chaudement vêtus, les scieurs débitent la glace à l'aide d'une grande scie droite, lestée d'un contrepoids plongeant sous l'eau.

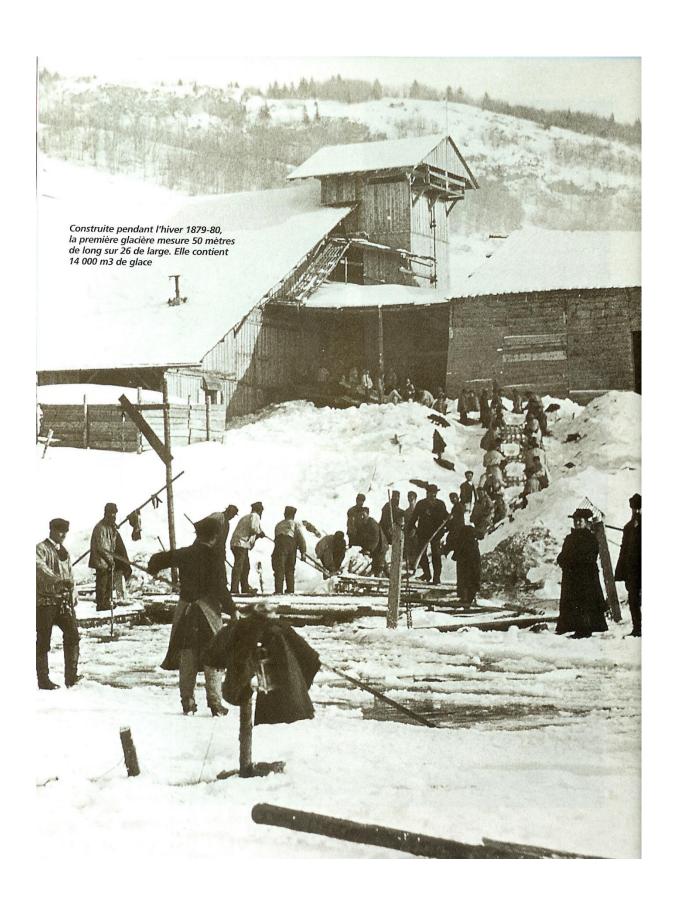
Le massif jurassien offre, depuis toujours, à ses habitants matière à subsistance. Gisements de sel, de fer, verts pâturages, surfaces forestières ou encore l'épais manteau neigeux ont contribué et contribuent encore de nos jours au dynamisme économique régional. Dans la vallée de Joux, des esprits entreprenants surent aussi valoriser, de 1879 à 1942, une autre ressource bien montagnarde : la glace des lacs. Souvenir d'une époque où les glaçons suisses rafraîchissaient les gosiers parisiens, genevois, confortablement installés à la terrasse d'une brasserie ensoleillée.

râce à l'essor économique qui transforme la société européenne au cours du XIXe siècle, le nombre de débits de boissons et de distilleries augmente sans cesse. Cette croissance favorise le commerce de la glace. Les fronts de glaciers, les étangs et les lacs gelés fournissent une grande partie de la matière réfrigérante jusqu'à l'aube du XXe siècle. Avec ses deux lacs situés à une altitude de 1009 mètres, la vallée de Joux, ample dépression allongée entre le Risoux et le Mont Tendre, possède un formidable potentiel glacier. En septembre 1877, l'Etat de Vaud concède à Edgar Rochat, hôtelier au village de Pont, le droit d'exploiter ces glaces lacustres. La concession est transmise deux ans plus tard à la « S.A pour l'exploitation des glaces de la vallée de Joux ». Cette société, fondée par un groupe de financiers genevois, fait bâtir une première glacière sur les rives du lac Brenet.



Dès la mi-janvier, une centaine d'ouvriers fréquente la banquise gelée recouvrant le lac Brenet. Ils scient de gros quartiers de glace, stockés dans la glacière pour être ensuite redistribués aux terrasses des brasseries, lors de la saison estivale.

MASSIF DU JURA 27





Quand les uns se réchauffent en maniant la scie, d'autres, à la manière d'un radelier, guident les icebergs vers l'aire de stockage avec une longue gaffe.

Les temps héroïques

L'extraction se fait initialement au moyen d'une scie à bras lestée d'un contrepoids plongeant dans l'eau et munie, à l'autre extrémité, d'un levier manœuvré par deux scieurs. Ils découpent la glace en bandes d'un mètre de largeur, divisées ensuite à coups de pics et bâtons ferrés en blocs plus ou moins égaux. Les morceaux sectionnés sont sortis de l'eau à l'aide d'une légère échelle, équipée de crochets recourbés, introduite sous chacun d'eux. Sept à huit ouvriers hèlent le chargement sur la banquise pendant qu'un autre le maintient avec une grande perche crochue. D'un poids unitaire avoisinant les 425 kg, deux blocs sont glissés sur une des luges, traînée par des mulets jusqu'à la glacière. Là, une élingue, tapis roulant habituellement employé pour le chargement des navires, hisse les glaçons géants à l'intérieur de l'enceinte frigorifigue. Entassés pêle-mêle lors de la première récolte, ces derniers mobilisent l'année suivante 7 ou 8 maçons qui les rangent. La glacière occupe une trentaine de salariés, effectif auquel s'adjoint plus d'une centaine de saisonniers en plein hiver. Cette activité complémentaire fournit donc un gain de revenu très apprécié pendant la saison morte. Quand l'été arrive, des voituriers convoient leur glaciale cargaison en direction de la gare de Croy, distante de 12 km, accessible par le col de Petra Félix. En pleine chaleur estivale, pas moins de 75 attelages effectuent quotidiennement le trajet. La marchandise est acheminée depuis



Le flegme britannique à l'épreuve de la glace*

n anglais en séjour dans la vallée discutait avec deux scieurs connus pour leur goût de la plaisanterie. Comme il les plaignait de leur rude métier, les deux compagnons lui déclarèrent avec un sérieux imperturbable que leur situation n'était rien en comparaison de celle de leur camarade qui, caché sous la glace, et de l'eau jusqu'à la tête, tirait l'autre bout de la scie. Emu de compassion, le brave anglais sortit aussitôt de son gousset une pièce de 100 sous qu'il tendit à ses interlocuteurs, les priant de la remettre à leur malheureux compagnon...

*Extrait d'un article paru dans le journal : La Patrie suisse n° 980, le 20 février 1929



La récolte attire chaque fois un public enfantin et le voisinage, apparemment peu sensibles aux rigueurs climatiques.

la station de Croy sur Genève, Lyon et surtout vers Paris. Près de la capitale française, une glacière réserve établie à la gare de Bercy centralise les expéditions. Ce point de chute sert à alimenter les clients proches et les cinq dépôts installés au cœur de la métropole. L'entreprise helvétique, plus connue à Paris sous le nom de Glaces suisses acquiert une belle notoriété. Les trésors translucides des lacs de la vallée de Joux, jugés d'une pureté incomparable, militent une fois de plus en faveur de la qualité suisse.

MASSIF DU JURA 29

Histoire



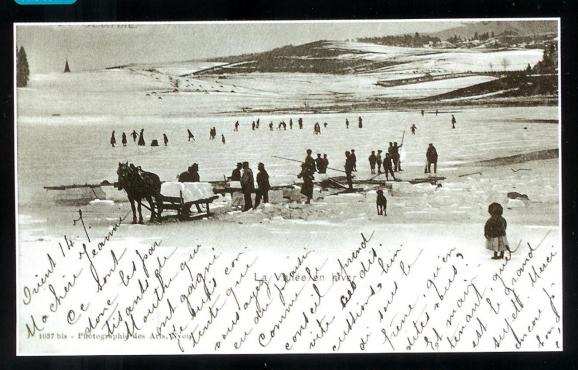
Avant l'arrivée du chemin de fer ou pour les livraisons alentours, comme c'est probablement le cas pour cette vue prise après l'ouverture de la ligne ferroviaire, les expéditions s'effectuent par voiturage jusqu'à la gare de Croy.

Le bâtiment se présente sous la forme d'un vaste hangar qui mesure 50 mètres de façade sur 26 mètres de profondeur. D'une hauteur moyenne de 11 mètres, il peut contenir 14 000 m3 de glace. Une double paroi remplie de sciure assure l'isolation. Achevé en janvier 1880, l'immense congélateur attire de nombreux visiteurs. Ecoliers et curieux découvrent le travail des ouvriers, chargés d'exploiter la lourde chape atteignant 60 à 70 centimètres d'épaisseur cette année-là. A l'inverse d'une célèbre fourmi poétiquement immortalisée par Jean de la Fontaine, ces forçats de la glace s'activent ,au plus froid de l'hiver, en vue de commercialiser leurs glaciales provisions quand l'été fut venu.



Devant la machine sciant les blocs en 3 bandes de 12 mètres sur 1 de large, les forçats de la glace, le temps d'une pause frigorifique.

Histoire



Comme le lac Brenet ne gèle pas en 1901, Edgar Rochat, hôtelier au village du Pont, exploite alors la couche du lac Ter, tout proche. L'image permet d'illustrer l'ancien mode de chargement des blocs sur les traîneaux attelés.

Chemin de fer et aléas climatiques

Outre l'impérieuse nécessité de gel hivernal, la rentabilité économique du commerce des glaces du lac Brenet implique l'optimisation d'un autre facteur : le transport. Or, le roulage jusqu'à Croy impose non seulement des manutentions préjudiciables mais accélère aussi la fonte des blocs. La construction d'une liaison ferrée depuis le site même d'exploitation constitue, dès lors, le seul moyen de remédier à ces inconvénients. Amorcées en 1882, les négociations durent plusieurs années. Entretemps l'aménagement d'une seconde glacière et la mise en place d'un glacier naturel apportent un volume supplémentaire égal à 10 000 m3. Le 30 octobre 1886 marque l'ouverture de la ligne Le Pont-Vallorbe. Ce qui n'empêche pas hélas, quelques mois plus tard, la faillite de la Société rachetée aussitôt par la compagnie ferroviaire Le Pont-Vallorbe. En 1887, de nouveaux bâtiments pouvant contenir 42 000 m3 remplacent les installations antérieures. Construite selon la méthode américaine, cette nouvelle glacière comporte des doubles parois emprisonnant une couche d'air isolatrice. La trop grande variation du niveau du lac au cours de l'hiver 1888-89 contrarie les travaux d'extraction de la glace et nuit à sa qualité. Une nouvelle Société des glaces de la vallée de Joux voit le jour au 1er janvier 1891, suite au rachat du tronçon ferré par la compagnie du Jura-Simplon. Le changement de siècle débute sous un climat d'une extrême douceur qui ravit les uns et angoisse les autres : il ne gèle pas ! Devant impérativement respecter ses engagements, l'entreprise déplace en toute hâte l'exploitation au lac Tanay, situé dans le Chablais au-dessus de Vouvry. Une partie de la glace est livrée directement en plaine, l'autre s'entasse au bord du lac, à l'air libre. Avant que la paille protectrice ne soit acheminée, le fœhn se met à souffler et fond la récolte en trois jours seulement. Faute de provisions lacustres, le glacier de Taconnaz vers Chamonix fournit alors, pendant tout l'été, la matière tant convoitée. Pareille mésaventure climatique se reproduit en 1912. L'entreprise exploi-

Les avancées à deux pans sont démolies en 1908 et remplacés par des poutres, ce qui donne un bâtiment à toit plat.

te la couche du lac Ter, petite mare proche du lac de Joux. Là encore, une trop maigre récolte entraîne une transhumance estivale en Haute-Savoie sur le glacier de l'Argentière. Que d'efforts financiers et humains consentis pour rafraîchir de quelques degrés le grenat d'un sirop, l'opale d'une absinthe ou encore les bains jaunes ou bruns d'une bière.

Y a pas le feu au lac mais aux glacières!

Les glacières de la vallée de Joux survivent malgré tout à ces péripéties. Au fil des saisons le rude labeur des scieurs évolue grâce à l'utilisation d'engins motorisés, capables de suppléer les scies à bras et les attelages muletiers. Les hommes promènent sur la couche gelée une scie circulaire, actionnée par un moteur à explosion. Ils scient ainsi des bandes de 12 mètres de long sur trois de large. Guidés avec de longues perches, ces icebergs flottent vers une imposante machine, fixée à 30 mètres de la berge. Cette dernière, équipée de 4 lames circulaires, divise le bloc en trois bandes d'un mètre de largeur, conduites automatiquement



Une petite révolution qui mérite bien une mise en boîte photographique : l'utilisation de la première scie circulaire, actionnée par un moteur à explosion.

La glace, ça fond énormément! Dans un rapport rédigé en 1883.

Charles Cramer, inspecteur à la

société des glacières écrit : «Durant la saison actuelle, à cause du mauvais

état de la route défoncée par les pluies

et par notre circulation incessante

nous avons eu des déchets par la

fonte s'élevant jusqu'au 50%...» ■

dans la sectionneuse qui les détaillent. Un montecharge et un tapis roulant transportent les morceaux dans l'entrepôt. Un autre mécanisme permet le chargement des wagons. La quantité de glace expor-

tée représente près de la moitié du trafic ferroviaire de la ligne. En 1923, la Société, dirigée par des lausannois, subit la seconde faillite de son histoire. Elle est alors intégrée dans la compagnie des Glacières de Genève. Dans la nuit du 2 au 3 avril 1927, un court-circuit lors



En 1887, une nouvelle glacière de 42 000 m3 remplace les installations précédentes.

d'un bal donné à proximité, enflamme les entrepôts. Tout brûle sauf la glace dont la masse ne fond que de 50 cm sur chaque côté. Une nouvelle enveloppe protège rapidement la montagne glacée. L'invention du Frigidaire, marque déposée en 1922, puis celle du réfrigérateur, apparue en 1933, annihilent peu à peu l'usage de la glace naturelle. Ces causes, ajoutées au phénomène d'insalubrité des eaux issu de la pose du tout au lac, provoquent finalement la cessation des activités des glacières en 1942. Foin de nostalgie, la nature a depuis repris ses droits et effacé toute trace de ce glorieux passé. Aux plus grandes froidures hivernales, les banquises des lacs de la vallée offrent toujours aux patineurs les sensations crissantes des joies de la glisse. FRÉDÉRIC CARTAUD

Renseignements : Editions Le Pélerin Rue du Crêt-du-Puits 1343 Les Charbonnières, Suisse

MASSIF DU JURA 31

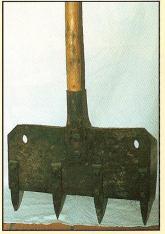
Les outils



Les longues gaffes, armées de crochets en acier, servent à manipuler les radeaux jusqu'à la glacière.



Des pics géants pour glaçons géants.



Pour fragmenter transversalement les blocs, une lourde et épaisse pelle à glace.

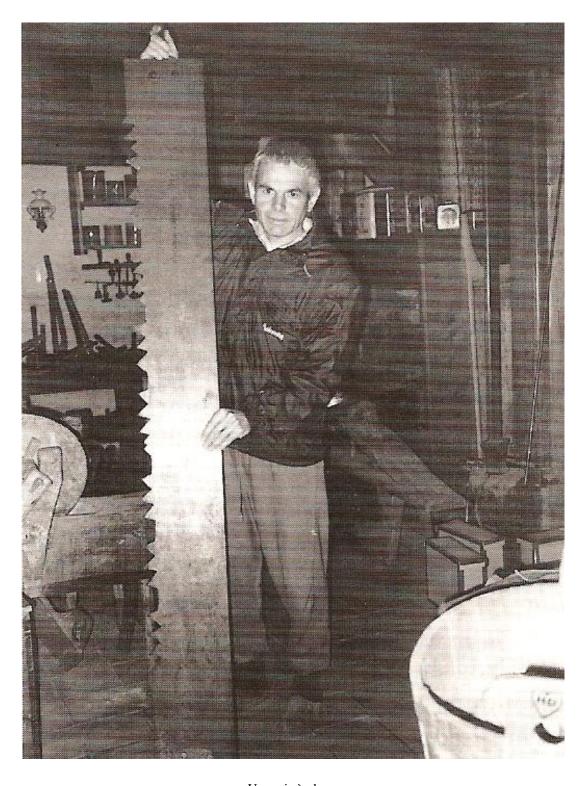


Autres crochets plus petits.



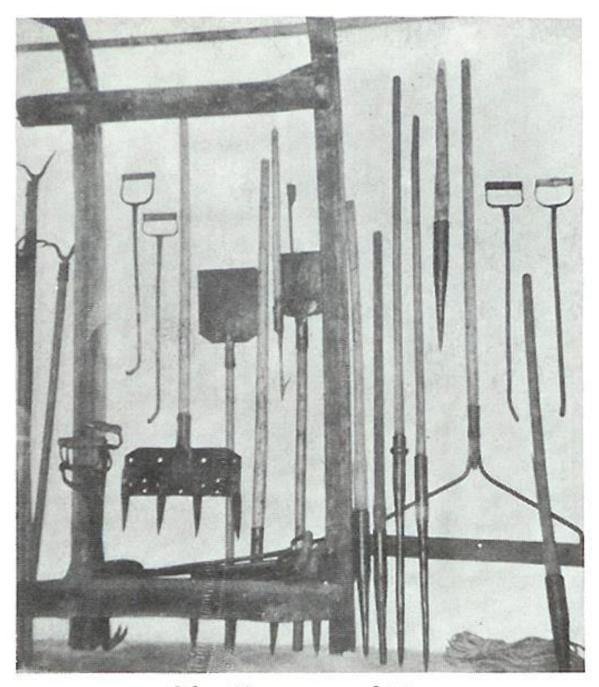
Un caisson métallique dans une boîte en bois : les premières glacières domestiques.





Une scie à glace.

La collection Lehmann

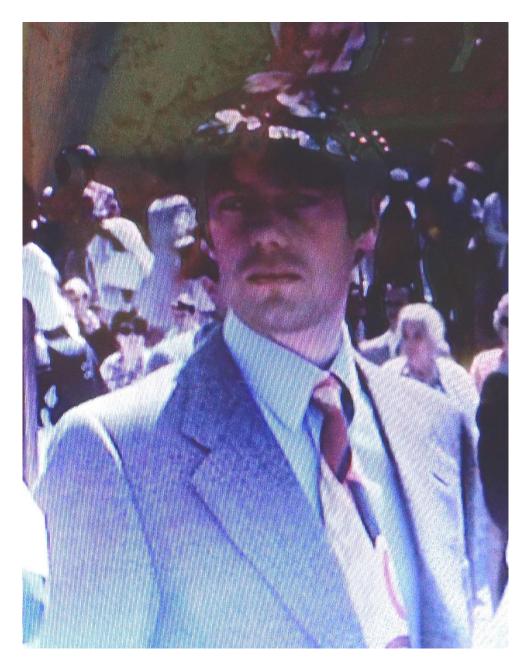


Glacière - tourbière

La collection Lehmann en fait d'outils liés aux glacières comprend :

Leviers à glace Pics à glace Leviers à glace Gaffes à glace Scie à glace Etrilles à glace Fers à glace Croc à glace

Ci-dessus, on voit des gaffes, grandes ou moyennes, des crocs à glace ou crochets à glace, une étrille, des pics à glace, un râteau à glace, un traîneau qui put servir autrefois pour transporter la glace par exemple du Lac Ter à la gare du Lieu ou à celle du Séchey. Manque les roues dentées pour la machine à Haefliger.



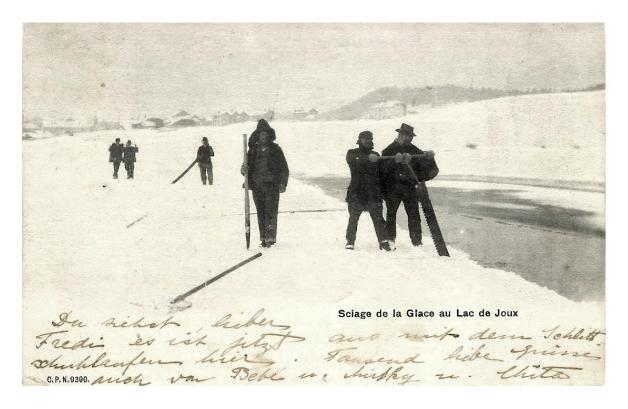
Daniel Lehmann au 400e de la commune de L'Abbaye. Pense-t-il à ses outils qu'il laisse dans les sous-sols du Mont Désir au Pont, sa propriété ?

L'utilisation des outils



Les grandes scies pour débiter les radeaux, et les gaffes pou les déplacer jusqu'aux glacières.





Sur le lac Brenet plutôt que sur le lac de Joux qui ne connut jamais aucune exploitation, tout au moins au niveau du village du Pont. Au fond, le village des Charbonnières.



L'EXPLOITATION DE LA GLACE AUX GLACIÈRES DU PONT (VALLÉE DE JOUX)

Ici, les longues bandes de glace de 3 m. de large sur 8 à 10 m. de long, sont passées aux scles circulaires.

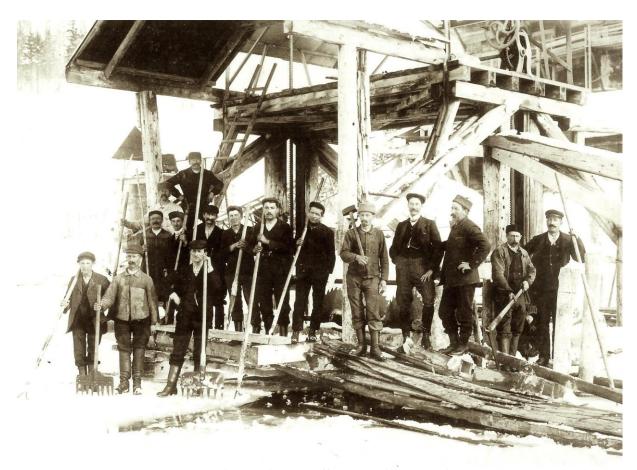
(Phot. Guidoux, Lausanne)

Aux glacières les radeaux sont débités en bande d'une largeur de 80 cm environ, éventuellement d'un m.



On fragmente les bandes avec l'outil à quatre pointes, appelé étrille.





Le personnel pose.On remarque parmi les outils des gaffes, des étrilles, une pioche à glace et les circulaires à l'arrière.



Usage de la scie mécanique Haefliger. Où quand le photographe photographie le photogrape !



exploitation de la glace sur le lac de Joux. Photos: Armand Guidoux

La scie mécanique Haefliger. On ne sait pas quelle mesure elle a pu remplacer les grandes scies manuelles.



D'un usage en apparence assez difficile



Société des Glaces de la Vallée de Joux

Glace à rafraîchir réputée des plus pures.

Surface congelée: 10 millions de mètres carrés

Récolte annuelle par moyens mécaniques : 40000 tonnes enmagasinées dans les glacières du Pont.

Voie de garage particulière — Siège social : LAUSANNE

Glaciers

Avant que n'aient été inventées les machines à froid et les chambres frigorifiques, on allait chercher de la glace naturelle dans ces *creux* à *glace* qui jalonnent le Jura. Mais les quantités qu'on en pouvait extraire étaient limitées. Avec le développement du commerce d'une part, avec plus particulièrement l'expansion des brasseries, on eut l'idée d'exploiter la glace naturelle des lacs. Mais encore fallait-il un faisceau de conditions qui permettent l'opération. C'était le cas à la Vallée et c'est en 1879 que fut fondée la *Société anonyme pour l'exploitation de la glace des lacs de la Vallée de Joux*.

La glace, débitée en lourds blocs irréguliers, était acheminée sur des chars aux roues cerclées de fer tractés par des chevaux pour être expédiée par chemin de fer sur Paris, Lyon et plus loin encore. Mais l'incommodité de ces transports, longs, qui provoquaient des pertes importantes par la fonte des chargements, mettaient à mal des routes par la fréquence et la nature des convois, sont à l'origine du projet de chemin de fer Le Pont-Vallorbe, ligne qui fut inaugurée le 30 octobre 1886 et qui devait largement contribuer à désenclaver la Vallée en la reliant au reste du monde!

Les glacières restèrent actives de 1880, date de la première «récolte», jusqu'en 1936, soit 9 ans après l'incendie qui détruisit les vastes bâtiments de stockage du Pont (fig. 36). Ce sont les machines à froid qui devaient porter le coup de grâce à ces exploitations de glace naturelle, à quoi devait venir s'adjoindre progressivement la pollution des eaux qui ne garantissait plus à la glace les qualités exigées par l'hygiène!



Figure 36. Ancienne carte postale.

48

Un demi-siècle donc de vie économique intense, qui nous laisse un chemin de fer et le souvenir de ces travaux qui occupent la seule niche écologique possible dans l'histoire du développement économique de ce coin de pays. Mais il nous reste aussi, dans les collections, ces immenses scies à glace si proches des scies non montées des scieurs de long, lestées d'un contre-poids sous la surface, les longues gaffes (fig. 37) pour conduire les radeaux vers les chantiers de débitage, les pics ou sortes d'épieux puissants pour débiter les

blocs en attendant que soient montées les scies circulaires sur luges qui découpaient des bandes de glace morcelées ensuite avec les étrilles (fig. 37), sortes de peignes brandis verticalement. Enfin, il reste encore ces crocs (fig. 37) bizarres, munis de poignées comme celles des pelles à charbon, utilisés pour manipuler les blocs dans les magasins de dépôt, et encore une sorte de grande raclette rectangulaire de un mètre de large, peut-être pour rassembler la sciure qui servait d'isolant dans les magasins.

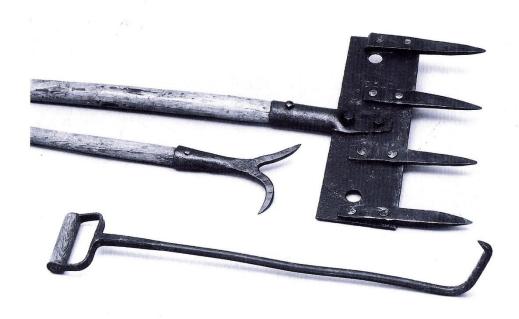


Figure 37. Etrille, gaffe et croc. Outils rares puisqu'ils concernent l'exploitation de la glace naturelle des lacs. En haut, puissante étrille pour fractionner les radeaux débités à la scie. Au milieu, gaffe à double pointe pour manoeuvrer les glaces flottantes, outil très proche des «grespis» de flotteurs de bois. En bas, croc pour manipuler les blocs dans les hangars de stock. Long. du croc: 75 cm; long. totale de l'étrille: 167 cm, du fer 42 cm; long. totale de la gaffe: 160 cm.

49

Jean-François Robert, La mémoire des Combiers, 1994.

La Vallée de Joux

La glace

L'exploitation de la glace des lacs de la Vallée, même si elle n'a duré qu'une bonne cinquantaine d'années, est sans contredit une activité originale, typique de l'esprit d'entreprise des Combiers, et qui eut des retombées durables pour les autochtones puisque la ligne de chemin de fer Vallorbe-Le Pont fut créée pour faciliter l'expédition des blocs de glace vers leurs lointaines destinations. On imagine mal aujourd'hui le lent balancement cadencé des «bambaneurs» attelés par paires aux bras des grandes scies lestées avec lesquelles ils détachaient les radeaux de glace qu'ils condui-

saient ensuite à l'aide des longues gaffes à crochet, si proches de celles des flotteurs de bois d'autrefois, à proximité des bâtiments de stockage. Les radeaux étaient alors débités en blocs réguliers à l'aide des pics et des étrilles, ces sortes de peignes grossiers maniés à la verticale comme des foulons à mil. Plus tard, des scies circulaires à benzine montées sur luges assuraient un débit plus facile et régulier de la glace. Parallélépipèdes trop lourds pour être portés, les blocs étaient acheminés vers les étages des hangars par une sorte d'escalator, puis harponnés avec un croc bizarre à manche court pour être mis à glisser dans des sortes de canaux en bois. De la sciure déversée entre les parois doubles des magasins assurait une isolation thermique suffisante pour que la fonte soit réduite à des proportions tolérables.





Figure 47. Scie à glace lestée, à deux hommes. Une estampille très usée indique que la lame a été importée d'un pays anglophone, preuve de l'internationalisation des échanges. Une fois débitée, la glace était exportée jusqu'à Paris. Fin du XIXe - début du XXe siècle. Long.: 232 cm.

Figure 48. Deux scieurs en action à la fin du XIXe ou au début du XXe siècle.

Figure 49. Lame d'une scie circulaire à glace, comme celles visibles à l'arrière-plan de la photographie ci-contre. Fin du XIX^e - début du XX^e siècle. Diam. : 100 cm.

68

Divers, Machines et métiers, 1994. La page 69 reproduit la photo de la présentation des travailleurs vue ci-dessus.



ATTESTATIONS

DE TRAVAIL

(à remplir par

les employeurs)

EMPLOYĖ	ENTRÉE	SORTIE	CAUSE du RENVOI (quitté de son propre chel, licencié par manque d'oq-	EMPLOYEUR SIGNATURE	T
en qualité de	Date	Date	Yrage, etc., mais au- cune qualification)	(Raison sociale et domicile) du patron	
moliare	19.4.37.	23.10.37	paroil termini	Estat de Vand. H- anord Sinis Cycle	<u> </u>
4	25/5	15/	travail mozent	1.20 Fantol - Entry Clark . 1 Fantol	-
7	6-1-38	19-1-38	Gavail termin	CLACIERES DE 1001 Your Volay	<u> </u>
	25.1.58	24.5.18	Tuesis termini	Carrye de grand folys	24
	21/111.38	30/11/38	travail mojend	J. 6 . FASSAIL F. Family	
anoeure	1. 4. 1939	26-11-38	travail terminé	Cotat de Vand Caris Gologa	19
	_		hamil tomin		-
anoewr	e 31-1-3-11	3 fevrus	Travail kitamini	GLACIERES DE JOUX Louis Folay	<u>.</u>
anounte	77 800	10 Tim	Eermine	Commune du Lieu Veri Bakas	1
*	1	I	1	1	15

Attestation de travail pour Hermann Rochat dit Petiot, de la famille des Pêcheursd aux Charbonnières.