

## Panneau 2

### Un démarrage fulgurant

La SOCIÉTÉ ANONYME POUR L'EXPLOITATION DE LA GLACE DES LACS DE LA VALLÉE DE JOUX, au capital de 500 000.-, se constitua en 1879. Les 18 et 25 février 1880, le *Messageur*, journal de la Vallée de Joux concurrent directe de la FAVJ, pouvait écrire un long article sur ce sujet passionnant. Suivons le guide !

LE MESSAGEUR. — 18 FEVRIER 1880.

#### **Visite à la glacière du lac Brenet.**

Vers la fin de l'été dernier la curiosité des paisibles habitants du Pont était subitement éveillée par la mise au concours d'un devis considérable de bois de construction comprenant entr'autres la fourniture presque immédiate de près de 13 000 mètres courants de bois de charpente avec les planches, lambris, tavillons, etc., le tout en conséquence des charpentes : Certes il y avait là de quoi faire réfléchir les marchands de bois, aussi est-il bien permis de croire que plus d'un de ces honorables industriels a eu au moins un cauchemar à son premier sommeil.

On apprit bientôt après qu'une association genevoise allait ériger un vaste bâtiment pour l'exploitation de la glace. Les plans de l'entreprise devaient être *dors et déjà* terminés et la caisse surtout très bien garnie, car, ainsi qu'en pleine Amérique, au 1<sup>er</sup> Janvier de cette année, soit en deux mois et demi à peine, une glacière colossale s'élevait au bord du lac Brenet, à quelques cents mètres au N. E. de l'Hôtel de la Truite, et depuis le milieu du mois passé, l'emmagasinage de la glace a commencé.

Dès le début des premiers travaux jusqu'à aujourd'hui, le chantier de la glacière est honoré de la visite d'un nombreux public venant des différentes localités de la Vallée de Joux ainsi que des districts voisins. Messieurs les instituteurs, notamment, saisissent cette occasion, assez rare en saison-morte, pour faire une promenade avec leurs classes et réunissent ainsi l'utile à l'agréable. Le temps d'ailleurs — est-il besoin de le dire — a été constamment sec et le soleil toujours radieux.

Pour les personnes qui n'ont pas le loisir de pouvoir prendre part au pèlerinage du lac Brenet, quelques mots sur cet intéressant établissement pourront les intéresser.

Comme nous l'avons dit plus haut, la glacière est construite au bord du lac Brenet à peu près vis-à-vis du pittoresque moulin de Bon-Port. Le terrain choisi pour l'emplacement était en pente, et il a fallu le niveler au préalable, la plus forte tranchée est de cinq mètres de profondeur ; cette disposition heureuse de

l'emplacement a permis l'établissement d'un pont du côté oriental du bâtiment pour ménager une seconde entrée exactement comme celle des granges-hautes (granges à pont ou granges à l'allemande.)

(A suivre.)

LE MESSAGER. — 25 FEVRIER 1880.

### **Visite à la glacière du lac Brenet.**

Le bâtiment mesure 50 mètres de façade sur 26 mètres de profondeur avec un avant corps de 6 mètres de largeur tout le long du front du côté du lac pour l'installation des bureaux, et autres dépendances notamment de la tour et du manège qui permettront d'élever la glace jusqu'au faite; la hauteur moyenne de l'édifice est de 11 mètres; c'est donc un volume de plus de 14 000 mètres cubes qu'il renferme. Afin de mieux conserver la glace on l'a construit à double parois. Il n'a pas fallu moins de 3 000 sacs de sciure pour les garnir. Les nombreuses scieries de la contrée prises à l'improviste n'auraient pas pu fournir cette quantité à vue, aussi a-t-on dû s'adresser dans les cantons voisins, à Fribourg et jusque dans le Valais

L'exploitation de la glace a lieu au moyen de scies droites à grosses dents éloignées de 3 centimètres les unes des autres, l'une des extrémités de cette scie est munie d'une douille par où passe un court levier transversal qui permet à deux hommes de la faire manœuvrer, l'autre extrémité porte un poids en fer soudé de 10 kilos en forme de poisson qui bat dans l'eau; ce contre-poids fait redescendre la scie chaque fois que les ouvriers l'ont élevée. Les zones de glace ainsi sciées ont un mètre de largeur après quoi deux ouvriers munis de bâtons ferrés frappent quelques coups sur une ligne perpendiculaire à la ligne de sciage, la glace brise et les blocs de 0 m. 70 à 0,80 au carré se détachent et flottent à la surface de l'eau. Pour les pêcher on introduit sous chacun d'eux le bas d'une légère échelle munie de crochets recourbés, un ouvrier avec une grande perche à crochet le

maintient sur l'échelle et 7 à 8 camarades la retirent à eux.

Le transport à la glacière se fait sur des luges traînées par des mulets ; pour charger et décharger les luges on glisse les blocs de glace sur des plans inclinés formés par des brancards reposant sur des chevalets mobiles.

Cette année la glace mesure de 60 à 70 centimètres d'épaisseur, elle est claire et transparente comme le cristal. La charge d'une luge comprend ordinairement 2 blocs cubant ensemble un mètre et comme le mètre cube de glace pèse 950 kilos chaque bloc est d'environ 425 kilos ; on comprend dès lors l'importance qu'il y a pour exploiter la glace à ne pas la soulever mais à la faire glisser, circonstance qui permet une économie considérable de temps et de force.

D'après la carte du canton de Vaud, la superficie du lac Brenet est d'un                    de mètres carrés, et le volume de glace qui s'est formé à sa surface pendant l'hiver de 1879 à 80 est de 600 000 mètres cubes ; le rapport entre ce volume et celui du vide de la glacière est égal à 43. Le lac de Joux est lui-même  $8\frac{1}{4}$  fois plus grand que le petit lac et la glace qui le recouvre tout aussi forte que sur le lac Brenet ; entre les deux ils pourraient ainsi fournir la glace nécessaire pour remplir plus de 400 fois la glacière.

Rien de plus animé et de plus pittoresque que le mouvement d'une centaine d'ouvriers occupés à scier, à pêcher ces gros quartiers de glace qui au soleil reflètent les couleurs de l'arc-en-ciel, à les charger sur de légers traîneaux de forme et de grandeur diverses, qu'une vingtaine de mulets voient continuellement excités de la voix et du geste par les muletiers échelonnés de loin en loin.

L'immortel peintre des Alpes H. B. de Saussure, qui visita la Vallée de Joux en 1779 et qui en a si bien décrit les lacs, les entonnoirs et le jeu de leurs eaux «claires et azurées» était loin de se douter qu'un siècle plus tard, à peu près jour pour jour, *des enfants de Genève* viendraient y fonder un établissement important pour en recueillir une partie sous sa forme solide et la répandre ensuite en abondance dans les pays voisins.

L'importance de l'exploitation de la glace au point de vue philanthropique, comme au point de vue de l'avantage qui peut en résulter pour notre Vallée mérite toutes nos sympathies, aussi nos vœux les plus sincères sont-ils pour la réussite pleine et entière d'une entreprise aussi bien commencée.                    P.

Si la première récolte de glace fut expédiée sur Vallorbe par la route des Epoisats, alors seule voie de communication carrossable de ce côté-là, dès la seconde année, de par une déclivité trop forte de ce parcours, on utilisa la route de 1<sup>ère</sup> classe du Pont à Croy.

Au Pont, par contre, nous nous trouvons en présence d'une route de 16 kilomètres, franchissant un col du Jura, ce qui équivaut à dire que de chaque côté l'ascension est rude.

Les voitures son beaucoup plus éprouvées par ce travail, car elles ont à router jour et nuit, par des chemins assez accidentés pour nécessiter l'emploi du double frein. Il faut en outre un nombre de chars beaucoup plus considérable, stationnant à différents relais, pour éviter toute interruption dans les expéditions.

Mais là n'est pas encore la pierre d'achoppement du transport ; ce sont les attelages qui nous créent les plus grosses difficultés.

La Société jouit d'un contrat avantageux passé avec un entrepreneur<sup>1</sup> qui reçoit tant par tonne de glace pesée à la gare de Croy, et non au départ des glaciers, de façon que la marchandise réellement vendue est seule grevée des frais de transport.

Cet homme est bien obligé, par son cahier des charges, d'accepter des expéditions journalières illimitées, mais les ressources d'un camionnage en pays de montagne ont forcément des bornes ; on ne crée pas du jour au lendemain, et pour une saison dont l'activité maximum ne dépasse pas 4 ou 5 mois, on ne crée pas, disons-nous, des équipes d'hommes et de chevaux en nombre infini, puisque la morte-saison nécessite de nouveau leur suppression à brève échéance.

Notre entrepreneur avait cet été soixante-quinze camions et attelages complets, dix-huit heures par jour sur la route, et cependant nous avons du refuser un grand nombre de commandes, faute de pouvoir les expédier.

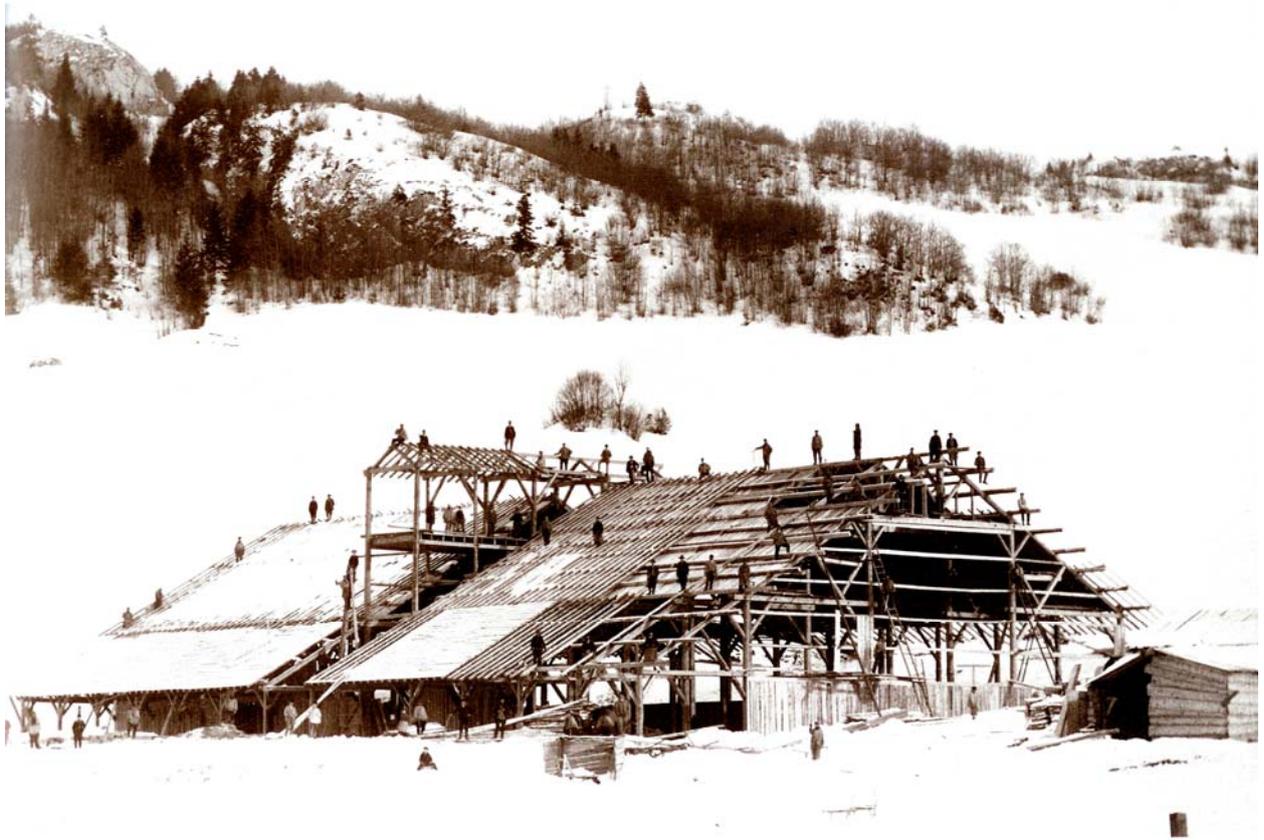
Durant la saison actuelle, à cause du mauvais état de la route de défoncée par les pluies et par notre circulation incessante, nous avons eu des déchets par la fonte s'élevant jusqu'au 50 %.

Cette pénurie de camions et d'attelages nous est devenue excessivement préjudiciable, car en définitive nous n'avons souvent expédié que des demi-voitures, jusqu'à leur arrivée en gare, elles n'étaient plus qu'à moitié pleines. Voilà donc une saison tout particulièrement favorable à notre industrie. Et pourtant nous avons été loin de retirer tout le bénéfice que nous étions en droit d'en attendre, et cela uniquement à cause du mode de transport actuel, suffisant pour un début, mais qui n'est certainement plus en rapport avec l'extension qu'ont pris nos affaires<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Qui n'est autre que Dassetto.

<sup>2</sup> Mémoire sur les glaciers, supposé avoir été établi à l'époque par Charles Cramer, inspecteur, Editions Le Pèlerin, 1982.



Fin 1879. Les voici en pleine construction, les glacières du Pont. L'énorme volume du bâtiment fait découvrir non seulement l'importance des travaux mais aussi l'ambition de la nouvelle société. Photo Auguste Reymond.



Les nouvelles glacières telles qu'on pouvait les voir depuis les Charbonnières en été 1880. Photo A. Reymond.



Les glaciers du Pont en pleine activité lors de la première récolte de janvier 1880. Photo Auguste Reymond.



Janvier 1883. Une partie de l'équipe de récolte qui comprit, cette année-là, de 100 à 120 hommes. Hautes eaux des lacs de Joux et Brenet. Ce qui explique le faible contingent de cette année 1883. Car en année normale, avec les systèmes encore très traditionnels utilisés pour la récolte, jusqu'à 200 personnes furent employées en même temps, dont une grande partie venait de l'extérieur. Depuis 1880, les bâtiments ont déjà été modifiés, avec construction d'un carrousel – entraîné par des chevaux - et d'un entrepôt du côté de vent.