

Panneau 4

Le plus gros débouché : Paris

Généralités

Paris fut dès le début de l'exploitation de la glace sur le lac Brenet, le plus gros débouché.

Une succursale s'y forma déjà en 1880 pour distribuer la glace de Joux. Quoique ce fût sur un pied très modeste, la nouvelle société se créa rapidement une bonne clientèle.

Celle-ci avait installé une glacière modèle sur la voie du chemin de fer P.L.M. à Bercy et acquis le matériel de distribution nécessaire. Elle comptait jouer un rôle de plus en plus important aux côtés de la grande Société des glacières de Paris.

Du centre de distribution où étaient réceptionnés les wagons arrivant de Suisse, on livrait cinq dépôts qui se trouvaient installés à : Rue Bouchardon, 1 – Rue Grange-Batelière, 16 – Rue de Ponthieu, 70 – Rue Cardinale, 2 – Place Clichy, 4 -.

La nouvelle société travaillait sous le nom de Glaces Suisses.

Un directeur en fut nommé en la personne de Jean-Elie David de Genève. Le travail de cet entrepreneur ne fut jamais simple. Il fallait procéder à la réception des convois, généralement de trois wagons, les peser, payer la lettre de voiture, présider à la décharge dans les voitures de la Compagnie des glacières suisses, peser ces dernières, attendre les livreurs à leur retour – le départ se faisait à 7 heures du matin –, peser les voitures au retour, encaisser ce que les livreurs avaient touché de la vente qui leur était comptée 10 centimes le kg, etc.

Avec le commerce de glace, le problème était surtout que la vente était toute aléatoire, variant du simple au quintuple selon la température, et tombant à zéro ou presque à l'automne.

Jean-Elie David, devant les difficultés de la tâche jeta l'éponge. D'autres directeurs devaient lui succéder.

Malgré les aléas divers et nombreux de la Société des Glacières, tant en Suisse qu'à Paris, la capitale resta une excellente cliente. Ainsi par exemple en 1900, date de l'exposition universelle, elle acheta 1089 wagons de glace à la société du Pont, tandis que celle-ci vendait au total 1444 wagons, soit 14 440 tonnes. Paris avait en conséquence absorbé les deux tiers de la glace expédiée du Pont.

Hélas, le réveil fut brutal. L'année suivante, les Glacières du Pont ne purent livrer à Paris que ... 39 wagons !

Les transports

On l'a vu, à Croy la responsabilité des chargements incombait au chef d'expédition Michellod. Ces chargement se faisaient sur un quai loué en permanence par la société des glaciers à la SOS. La difficulté de ces livraisons résidait surtout en ce qu'il fallait expédier souvent quatre wagons au moins, tandis que les convois sur Vallorbe ne pouvaient guère en acheminer que trois.

Le train en partance ordinaire pour Paris était celui de 9 h. 44 du matin. Pour des expéditions plus conséquentes, il était nécessaire de préparer les wagons en surplus la veille déjà, qui partiraient le soir pour retrouver les wagons du lendemain en gare de Pontarlier à midi. Parfois ces wagons restaient la nuit en gare de Vallorbe.

La coordination devait être respectée entre les glaciers du Pont qui réceptionnaient les commandes, la plupart du temps par l'intermédiaire du siège social de Genève, et la gare de Croy qui devait recevoir des wagons vides toujours en suffisance et au moment voulu. Ainsi fallait-il parfois jusqu'à 10 wagons par jour, avec des envois faits essentiellement sur Paris, Lyon et Genève.

La difficulté de ces envois résidait aussi du fait que les convois de glace en provenance du Pont étaient en retard suite aux facéties ou à la simple mauvaise volonté des voituriers, suite aussi et surtout, aux difficultés météorologiques qui apportaient la pluie, la neige, des inondations, et qui nécessitaient même parfois de passer en cours de route du traîneau aux chars ou vice-versa. Ces retards ne permettaient pas de préparer les convois assez tôt pour le train de 9 h 44, le seul en fait qui autorisait un bon acheminement sur Paris, d'une durée de 43 heures dans le meilleur des cas. L'utilisation d'un convoi plus tardif dans la journée se soldait invariablement par un jour de retard au moins à Paris, d'où de plus grandes pertes de poids en route, surtout par les chaudes journées d'été.

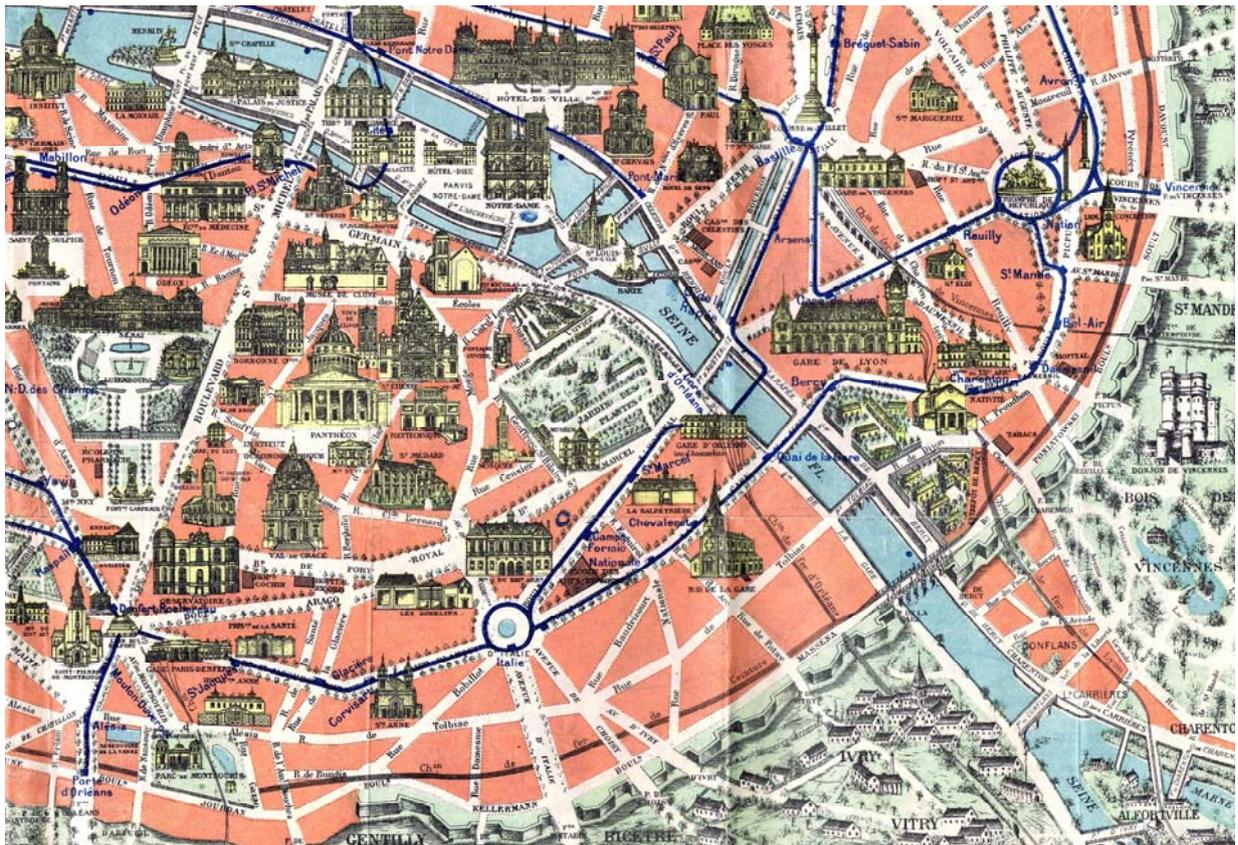
De grandes difficultés intervenaient aussi en route avec les différentes compagnies gérant la ligne Vallorbe-Paris. Que de lettres à Paris, de Paris, à Genève, de Genève... La glace n'arrive pas, n'arrive plus, est en retard, est à moitié fondue. L'excuse ordinaire des chemins de fer, surtout français : les essieux ont chauffé ! La tension était même telle entre la Société des glaces et certains clients qu'elle alla parfois presque jusqu'à la rupture des relations commerciales.

Un transport sur Paris, en fait, et malgré que le système perdura plusieurs décennies, était d'une complexité folle. Qu'on en juge.

- De Croy à Pontarlier, train 105 SOS, ou à défaut SOS 307, 109 ou 111 du jour précédent.

- De Pontarlier à Dole : train PLM 2460
- De Dole à Dijon : PLM 186
- De Dijon à Villeneuve triage : PLM 2024
- De Villeneuve au triage de Bercy Conflans : PLM 3070.

Ainsi non moins de cinq changements de convoi pour un wagon allant de Croy à Paris. Il arrivait même, en cas de difficultés majeures, comme par exemple une surchauffe des essieux, qu'il faille transborder la glace du wagon de départ dans un autre wagon. On imagine sans peine les pertes par fonte ou par brisure. Situations complexes que les réceptionnistes de la gare de Bercy-Conflans avaient toujours de la peine à admettre.



L'entrepôt principal des Glaces Suisses se trouvait à la gare de Bercy-Conflans, sur la ligne PLM arrivant à la gare de Lyon.



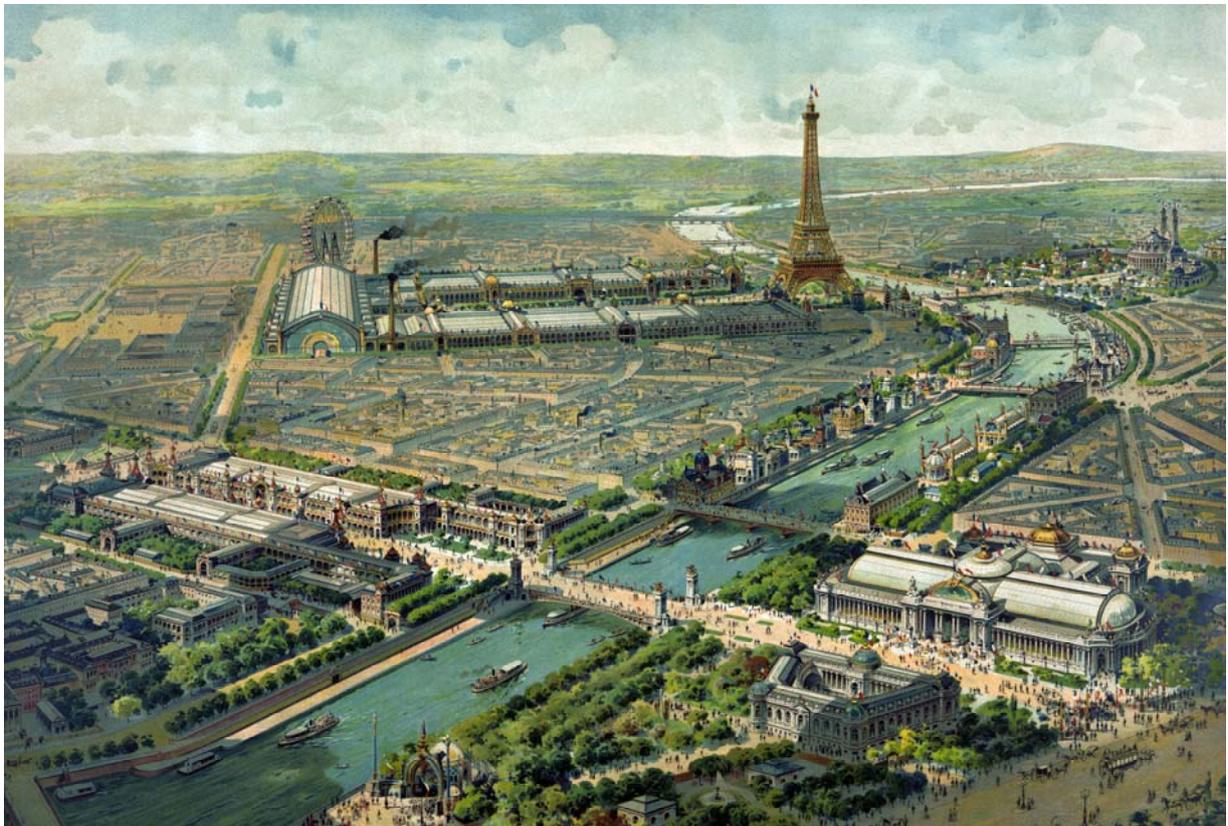
De l'entrepôt principal aux entrepôts particuliers, ou aux clients, la glace était distribuée avec ce type de véhicule.



La glace, et cela depuis des lustres voire des siècles, une activité importante dans les villes, notamment à Paris.



Un Paris où la consommation de glace peut se faire par exemple dans les bistrot. – Garçon, un glaçon s’il vous plaît ! Et qui le sait, ce glaçon provient peut-être de notre modeste lac Brenet !



L'exposition universelle de Paris en 1900, il allait falloir expédier 1089 wagons de glace pour satisfaire toute la clientèle de Paris cette année-là.



Le représentant des Glaces Suisses à Paris, Jean-Elie David de Genève. Il y fut nommé en juillet 1881. Quand il vit que la Société des Glacières du Pont coulait des capitaux inouïs en vue de construire le chemin de fer Le Pont-Vallorbe, quand il constata qu'ils s'engageaient dans des affaires financières imprudentes, il donna sa démission.

NOTICE SUR LE COMMERCE DE LA GLACE A PARIS.

L'exploitation de la glace à rafraîchir naturelle est faite par une seule Compagnie à Paris, les *Glacières de Paris*, dites municipales.

Elle a contre elle les éléments suivants : disette de glace en certaines années (4 année sur 3), mauvaise qualité de la matière recueillie en lames minces à la surface des lacs des bois de Boulogne et de Vincennes, usage forcé de glace factice mêlée à la glace naturelle pour les livraisons; impureté des eaux congelées, etc. Cette Société, ayant des charges fort importantes auxquelles elle ne peut se soustraire; parvient à grand-peine à fournir un revenu de 5 1/2 % à ses actionnaires.

A certaines époques, pour parer au manque de marchandise; elle fait venir, à grands frais, la glace de Norvège et impose à ses consommateurs une augmentation de prix considérable; de ce fait, elle a dû à maintes reprises (voir les rapports officiels), élever le prix de la glace livrée à 45 et 48 centimes le kilog.; quant à la glace factice, dont l'usage est généralement repoussé, elle ne peut en aucune façon faire concurrence à la matière naturelle. Les *Glacières de Paris* ont dû toutefois recourir souvent à cette fabrication dispendieuse pour faire face à leurs engagements.

Une Société suisse s'est formée en 1880 pour exploiter la glace des lacs suisses. Quelques-uns d'entre eux, situés à une altitude suffisante, gèlent tous les hivers, et leur eau, d'une limpidité parfaite, offre les qualités hygiéniques qu'on doit avant tout rechercher. Cette Société s'est fondée à un capital des plus restreints, nul fonds de roulement n'étant nécessaire à une entreprise qui livre sa marchandise au comptant seulement, c'est-à-dire sans risques.

Cette Société qui exploite la glace des lacs de la Vallée de Joux (canton de Vaud), a immédiatement établi une succursale à Paris, sur un pied très modeste, avec quatre chariots à glace; la succursale a commencé son exploitation en août dernier, et a rapidement créé une bonne clientèle.

Les frais de premier établissement à Paris ont été des plus minimes; la construction d'une glacière modèle sur la voie même du chemin de fer P. L. M. à Bercy, le matériel, etc., ont été faits dans les conditions les plus avantageuses. On peut donc facilement prendre dès maintenant, en augmentant le matériel, une place importante à côté de la *Société des Glacières de Paris*.

Les fondateurs de la Société française ont obtenu de la Compagnie suisse, d'abord la rétrocession, au prix coûtant, des constructions, matériel, siège d'exploitation, glace en réserve, etc.; en outre ils ont obtenu un traité des plus avantageux leur accordant le monopole, à Paris et dans quelques villes de province, des glaces extraites par la Société suisse, ainsi que la clientèle parisienne déjà faite par la dite Société.

C'est dans ces conditions qu'il vient de s'établir à Paris une Société anonyme au capital de 400,000 fr., sans apports en actions. Les actions, immédiatement libérées de 250 francs, sont mises au porteur, et la Société aura à sa disposition une somme d'environ 400,000 francs, après remboursement complet des dépenses justifiées par les livres commerciaux de la Société suisse.

L'apport des fondateurs, — traité exclusif d'exploitation, clientèle, baux, études, etc., — est fait contre l'attribution de parts de fondateur, devant venir concourir, après paiement d'intérêt de 5 % aux actions, à un prorata dans les dividendes.

Dès le premier exercice et avec une vente de 5,000 tonnes seulement; ce qui est le minimum rigoureux, les actionnaires sont assurés d'un revenu important. Avec l'augmentation de la vente, la proportion du revenu s'accroît dans une mesure extrêmement avantageuse.

D'après ce qui précède l'on peut dire avec certitude que l'avenir de la *Glacière du Pont* est assuré.

FAVJ du 21 avril 1881.