

Panneau 9

Le déclin d'une entreprise originale

1923. Deuxième faillite des glaciers. Elles sont rachetées par la **Société anonyme des Frigorifiques et Glacières de Genève**. Pour un prix que nous ignorons. Elles prendront désormais le nom de : **Société des Glacières de Joux, Le Pont**. M. Louis Golay des Charbonnières, qui y est employé depuis 34 ans, en est nommé directeur.

On repart cahin-caha. Les prix de la glace ne sont pas plus élevés en 1923 qu'en 1880 ! Glace d'été, glace d'hiver – à peu près 3 fois moins chère que celle d'été, car prise directement au lac et enwagonnée sans passer par les glaciers – les prix oscillent depuis toujours entre 55.- et 200.- le wagon de 10 tonnes.

Les entrepôts sont désormais disproportionnés au volume de la glace manutentionnée. 14 000 tonnes récoltées en 1924. Récolte achevée le 16 février de cette année-là. *Tout le personnel est liquidé. Dès mardi les glaciers sont fermés et calfeutrés partout au mieux possible*, écrit Louis Golay.

Mais pour vendre il faut se battre plus encore qu'autrefois, avec la concurrence désormais impitoyable de la glace artificielle. Louis Golay part en France trouver les anciens clients qui lâchent pied, tâcher d'en faire de nouveaux. *Cette fripouille de Krebs (c'est tout simplement de l'ancien directeur dont il s'agit !) a encore donné un coup de pied à l'âne en avisant quelques clients que les glaciers du Pont étaient à bout et que c'était la dernière saison.*

Comment voulez-vous faire de la prospection dans des conditions pareilles !

Démontage de la petite élinde qui menace ruine et qui risque de créer des accidents. Nous sommes-là en 1926.

Les « Amis » du Pont, société chorale, demandent à louer les deux premiers entrepôts que l'on ne sert plus pour y organiser un concert en octobre 1926.

Les glaciers meurent gentiment.

Et pourtant, après l'incendie des bâtiments qui survient dans la nuit du 2 au 3 avril 1927, et non le premier avril comme se plaisent à l'écrire tous ceux qui ont eu à traiter de ce suet, la société reconstruit un bâtiment. Ce furent des ouvriers négligents qui avaient produit ce sinistre avec leurs débris de cigarettes. C'est du moins ce que la police avait pu déterminer à l'époque.

La société poursuivra désormais son petit bonhomme de chemin tant bien que mal. Tant et si bien que le reporter de la Patrie Suisse pourra encore dire dans le numéro 980 de février 1929 :

Aujourd'hui les grandes villes possèdent toutes des fabriques de glace artificielle qui ravitaillent les hôtels, les cafés et les confiseries. Mais il est encore beaucoup de localités qui n'ont pas d'installations de ce genre et qui demeurent tributaires des glaciers de la Vallée de Joux.

Mais tout cela... pour combien de temps encore ?

La documentation sur les années qui suivent manque totalement. Et ce ne seront que des pièces diverses qui nous permettront de déterminer que les glaciers furent en activité jusqu'en 1942, alors que le matériel restant sera vendu à M. Frédéric Cart, à Vallorbe, et que les bâtiments et le terrain seront repris par M. Jacques Fantoli, entrepreneur aux Charbonnières.

Celui-ci démonta les entrepôts encore en place pour reconstruire le vaste bâtiment actuel qui aurait eu pour but de loger son personnel au premier étage, locaux qui ne furent jamais construits. Seul le bas sert toujours aujourd'hui d'entrepôts.



La forge, le bureau ainsi que deux autres bâtiments de proximité ne seront pas détruits par l'incendie et sont toujours visibles aujourd'hui.



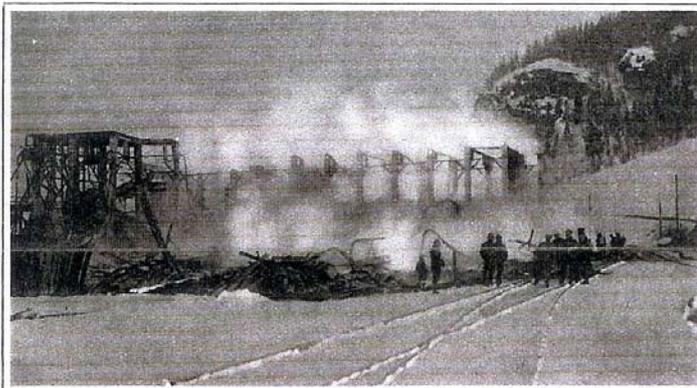
LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX (AVANT L'INCENDIE)

La vue est prise du lac, en hiver, pendant l'exploitation de la glace. En arrière, les hangars avec l'appareil hissant les blocs de glace au haut de ceux-ci. Au fond, le Crêt des Agouillons.

L'incendie des glaciers de Joux

Un incendie dont la cause n'a jamais été établie, que nous sachions, a détruit, dans la nuit du samedi 2 au dimanche 3 avril, les bâtiments des Glacières du lac de Joux, sur la rive droite du lac de Brenet, à deux cent cinquante mètres de la gare du Pont, entre le lac et la voie ferrée du Pont-Vallorbe, comprenant de grands hangars pour le logement de la glace, avec monte-charge. Un bâtiment administratif et un bâtiment abritant les forges et les machines ont pu être conservés.

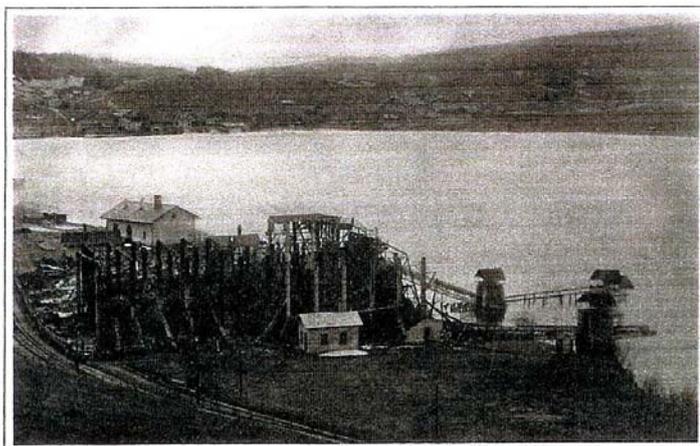
Les glacières du lac de Joux, qui ont été un facteur important de la vie économique de la Vallée, ont été créées, en 1879, sur l'initiative de M. Edgar Rochat ; au nombre des fondateurs se trouvaient L. Lullin et Cie, Galopin frères et Cie, à Genève, Masson, Chavannes et Cie, à Lausanne, la Banque cantonale vaudoise. Les débuts furent difficiles. A cette époque, la glace du lac, sciée en blocs et entassée dans les hangars construits sur la rive, était conduite,



LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX PENDANT L'INCENDIE DU 3 AVRIL 1927

La vue est prise de la voie ferrée, un peu à l'est de la rive. Des hangars, il ne reste que les armatures des parois des hangars, des ais calcinés et des fers tordus.

Photographies Joseph Locatelli, Le Pont.



LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX APRÈS L'INCENDIE

Vue prise du sud, depuis le rivage du lac Brenet (1008 m.). A droite, dans le lac, les glissoires et le monte-charge avec quoi la glace sciée dans le lac était amenée dans les hangars. En avant et en arrière des ruines, les deux petits bâtiments protégés. Au premier plan, la Voie du Pont-Vallorbe. Au fond, de l'autre côté du lac, égrenées le long du rivage, les maisons des Crettets, à gauche et des Charbonnières, au centre et à droite; en arrière, entre les deux hameaux, la colline des Grayets (1057 m.).

au des chars, soit à la gare de Vallorbe soit à la station de Croy. Le coût de ces charrois, leur nombre croissant, leurs inconvénients engagèrent les dirigeants de l'entreprise à chercher un autre moyen de transport. Alors fut décidé et construit le chemin de fer à voie normale du Pont : Vallorbe, ouvert à l'exploitation le 30 octobre 1886, reliant la Vallée de Joux au réseau suisse, la sortant de son isolement et lui rendant d'inappréciables services.

La compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbe, constituée le 5 novembre 1885 au capital de fr. 1.200.000, se donnait un double but : la construction et l'exploitation du Pont-Vallorbe et l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux. Le 7 novembre 1890, la compagnie du Pont-Vallorbe vendit le chemin de fer, avec son matériel et les accessoires, à la compagnie du Jura-Simplon ; elle resta propriétaire des installations, des bâtiments, de l'outillage, de voies de raccordement créées en vue de l'exploitation de la glace. Le 1er décembre 1890, dans une assemblée tenue à Lausanne, la société, mettait ses statuts en harmonie avec la nouvelle situation : son seul but était désormais l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux,

dont elle avait obtenu de l'Etat de Vaud la concession et le monopole. Le capital social était réduit à Fr. 210.000.

Les perfectionnements et la multiplication des machines pour la fabrication de la glace artificielle firent bientôt aux glacières de Joux une redoutable concurrence. Après de nombreux avatars, après avoir passé en diverses mains, l'entreprise tomba en faillite ; le 30 novembre 1923, ses immeubles, ses bâtiments avec glacière, forges, bureaux, couvrant une superficie de 9222 mètres carrés et un terrain attenant de 13.433 mètres carrés, le tout officiellement estimé Fr. 252.500 et taxé par experts Fr. 60.000, se vendit Fr. 42.000 à la Société des Frigorifiques et Glacières de Genève, S.A., qui créa au Pont une succursale avec, comme chef d'exploitation, M. Louis Golay-Dupraz, sous-directeur depuis de nombreuses années ; sous l'impulsion de ce dernier, de meilleurs jours semblaient venir.

Les Glacières de Joux continueront-elles leur activité ? Leurs bâtiments seront-ils reconstruits ? On ne le sait. Les habitants de la Vallée, à qui, souvent, elles ont procuré du travail dans la morte-saison et dans les moments de crise, le souhaitent vivement. B.

CHRONIQUE LOCALE

Incendie des Glacières du Pont.

Dans la nuit de samedi à dimanche dernier, un incendie dont l'enquête en cours cherche à établir les causes, a complètement détruit les bâtiments des Glacières du lac de Joux.

L'alarme fut donnée à 2 h. 30 par M. Pasteur, rentrant du Séchey au Pont. Les pompes des Charbonnières et du Pont se rendirent aussitôt sur le lieu du sinistre. Tout était embrasé. Seules, deux petites constructions abritant l'une les bureaux, l'autre une partie des machines, ont pu être préservées. Le tout était assuré pour une somme de fr. 210,000.

Créées en 1879 par une société dont M. Edgar Rochat fut le promoteur, les Glacières du lac de Joux eurent des débuts difficiles. On peut dire que c'est grâce à l'énergie de M. Rochat, qui se dépensa sans compter pour mener à bien cette nouvelle entreprise, qu'une période des plus prospères suivit bientôt. L'exploitation prenait chaque jour plus d'extension ; les charrois du Pont à Vallorbe et du Pont à Croy devenaient plus nombreux et plus coûteux. Il fallut

donc envisager un moyen plus rapide et moins onéreux pour satisfaire une clientèle dont le rayon grandissait toujours. Ainsi fut décidé et construit le chemin de fer Pont-Vallorbe qui rendit, dès son ouverture, d'incalculables services à La Vallée tout entière.

Mais bientôt la fabrication de la glace artificielle fit une redoutable concurrence à nos Glacières, dont les affaires commencèrent à péricliter. Après avoir passé en plusieurs mains et après maints avatars, ce fut la faillite ; et en 1923 la Société des frigorifiques et Glacières de Genève en devint propriétaire.

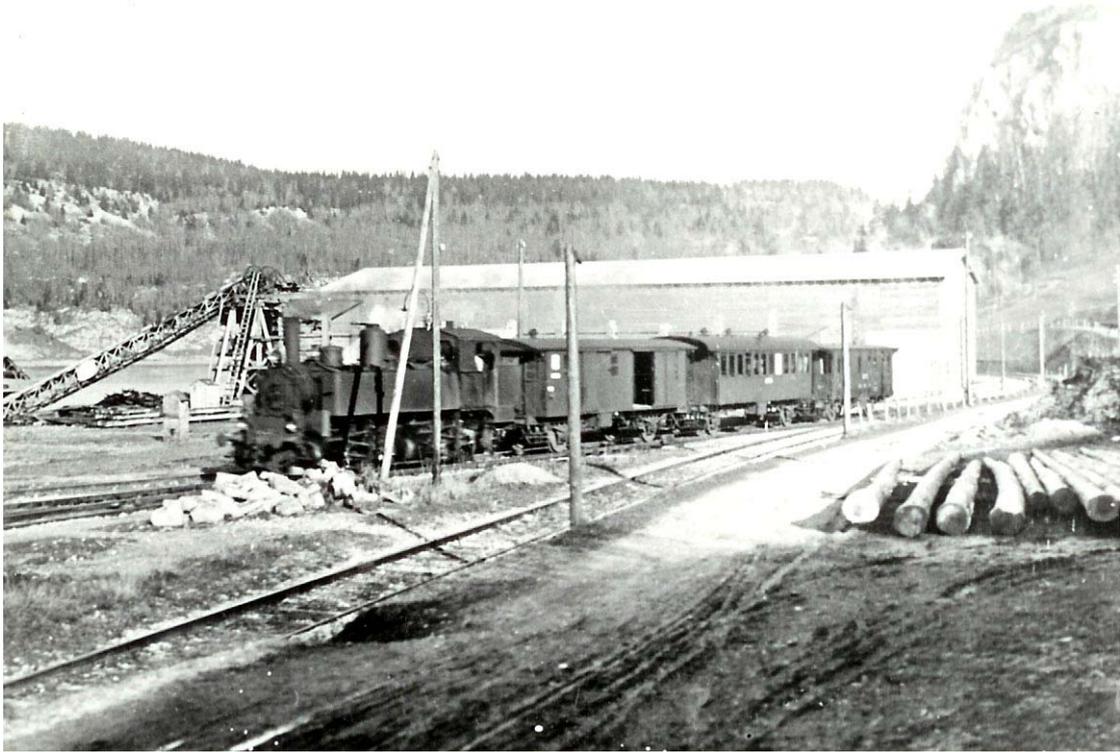
Sous la direction ferme et intelligente de M. Louis Golay, son chef d'exploitation actuel, les affaires avaient repris et cette dernière saison avait été très active. Aussi peut-on d'autant plus déplorer ce sinistre qu'il prive beaucoup d'ouvriers d'un travail assuré pendant la morte saison.

Pourra-t-on utiliser la masse énorme de glace encore accumulée dans les décombres ? Les glacières renaîtront-elles de leurs cendres ? Questions difficiles à résoudre aujourd'hui. Nous souhaitons vivement qu'elles le soient affirmativement.

FAVJ d'avril 1927.



Dernier état des Glacières du Pont. Les immenses bâtiments d'autrefois ne sont déjà plus qu'un souvenir.



Train à vapeur. Nous sommes là avant l'électrification de 1938.



Louis Golay, directeur local (1862-1957).

Hommage à Louis Golay, directeur des Glacières depuis 1923

Louis Golay, nommé directeur de la Société des Glacières de Joux, Le Pont, en 1923, aura passé toute sa vie professionnelle dans cette entreprise. Il y était entré en 1889, il ne la quitta sans doute que peu avant sa fin de 1942. Il y aurait donc passé pas loin d'un demi-siècle. Ce fut véritablement de par cette longévité au service de cette entreprise originale l'homme des glacières. Qui eut toujours la confiance de ses directeurs successifs avant qu'il ne le devienne à son tour, tout au moins sur le plan local. C'était l'homme indispensable. Le trait d'union entre le personnel et la direction de Lausanne ou de Genève. Celui qui fournit les clients. Celui qui scrute l'état du ciel dès qu'apparaît la première glace afin d'en avertir la direction jour après jour, par télégraphe dans le bon vieux temps, par téléphone dès que celui-ci fut installé à la Vallée à la fin du XIXe siècle. Celui qui tâte la glace, la mesure, et qui décide finalement quand l'on pourra commencer la récolte.

Louis Golay, c'est l'homme indispensable dans ce monde difficile mais fantastique de la glace naturelle. Il a pris une place importante dans les différentes publications que nous avons consacrées à cette entreprise pour le moins originale.

La glacière du Pont

Les jours de la glacière du Pont sont comptés. Victime du progrès industriel et aussi de circonstances spéciales, elle va tomber sous le marteau et la pioche des démolisseurs. La disparition de ce bâtiment qui, à vrai dire, n'est point un ornement pour les rives du lac Brenet, sera saluée sans joie par les habitants de la contrée. C'est une occasion de travail, une ressource modeste pour quelques ouvriers qui s'en va, une page qui se tourne, une industrie qui meurt.

Le premier bâtiment de la glacière fut construit vers 1880. Transformé à plusieurs reprises, agrandi, détruit par un incendie, puis reconstruit dans ses dimensions réduites actuelles, il ne sera bientôt plus qu'un souvenir. L'entreprise de l'exploitation de la glace de nos lacs fut pourtant l'œuvre d'hommes énergiques et entreprenants qui surent faire face à des situations difficiles, à des difficultés sans nombre et qui furent parmi les initiateurs de la construction du chemin de fer Pont-Vallorbe. Si la glacière du Pont meurt sans richesse et sans gloire, sa disparition cause des regrets attristés. M. R.
