

1912. Pas de glace pour ces Messieurs les marchands...

Eh non ! Ou tout au moins très peu, avec une tentative d'en récolter sur le lac Ter. Le cahier d'Alice Dépraz, du Séchey, témoigne de cet épisode.

Hiver 1911-1912 – article de la Revue, non daté –

VALLEE DE JOUX . – Un hiver extraordinaire.- On nous écrit de la Vallée :

Nous traversons un hiver bien exceptionnel et anormal. Peu ou pas de neige. Il en tombe bien un peu de temps à autre, mais le soleil et le vent en ont vite raison. Les routes sont libres, et dès les débuts de l'hiver, les voitures ont circulé d'une manière presque permanente.

La température est très douce, les nuits ne sont pas froides, et à sentir le soleil, on se croirait au mois d'avril.

Il n'y a que les skieurs et la Société des glacières qui aient à souffrir de cet avancement du renouveau. Les premiers doivent aller chercher la neige assez haut, et encore, ne rencontrent-ils qu'une neige douce, ramollie, très peu prospère au glissement.

La Société des glacières fait ce qu'elle peut ; la glace du lac de Joux est décidément trop mince ; une partie seulement de celle du lac Brenet est exploitable. Aussi a-t-elle jeté son dévolu sur le petit lac ter, situé entre le Lieu et le Séchey, dont la croûte congelée atteint 15 à 20 cm d'épaisseur. Une activité intense règne aux abords de ce lagot auquel, en temps ordinaire, personne ne porte attention. Des ouvriers en nombre procèdent à l'extraction de la glace, la chargent sur des traîneaux que des chevaux transportent jusqu'à la halte du Séchey. Là elle est enwagonnée et conduite au Pont par les trains du Pont-Brassus ou directement plus loin.

Pour activer encore l'exploitation, la Société des glacières a construit un petit Decauville de fortune, dès la rive du lac jusqu'à la halte du Séchey. Un moteur électrique actionne un treuil sur lequel s'enroule un câble qui remorque des wagonnets chargés de glace.

Toute cette installation est à voir ; elle offre un réel intérêt.

On se dépêche tant qu'on peut, car la température est élevée ; c'est à peine s'il gèle la nuit, et la glace diminue à vue d'œil.

Un peu de froid, quelques degrés au-dessous de zéro, seraient les bienvenus.

X.

Il ne fait pas froid quand même, aussi nous nous demandons parfois pourquoi.

En effet, l'hiver 1911-1912 sera réputé à juste titre comme un hiver très doux. Très peu de neige qui a été vite fondue aux rayons du chaud soleil qui nous tient assez fidèle compagnie ; et quand le temps se montre gris et maussade, nous paierons toute cette douceur !

A ce moment ci, le 10 mars, il ne reste que quelques petites taches blanches au revers des bois. Les plantes, trompées par cette tiédeur précoce, sortent trop tôt leur têtes vertes ou roses ; les bourgeons des groseilliers grossissent et vont s'ouvrir ; les primevères, violettes et bois-gentil ne sont pas rares. Au commencement de février déjà, les fillettes allaient au rampon et à la dent de lion. Quoiqu'un temps pareil soit assez agréable, l'absence du froid et de la neige a lésé un grand nombre d'ouvriers qui, les uns ou les autres, comptaient sur la glace ou la neige pour occuper leurs bras.

Suivant cet article imprimé dû à la Revue, la glace du lac Ter a été en partie employée, mais cela a peu duré et le tram qui remontait la Biolette, n'a pas duré ; malheureusement, car nous étions amusés par ce va et vient de wagonnets de glace et des traîneaux cheminant sans relâche. Il y avait journellement 25 à 30 chevaux (payés 1.- l'heure moyennant de travailler 10 heures par jour).

Mais ce pauvre train n'a duré que 3 ½ jour de travail, car le vent et le soleil ont eu raison trop vite de 15 ou 20 cm qu'avait la glace. Et le dimanche 25 février, la débâcle était complète. Aussi adieu luge, tram et chevaux ! C'était fini et nous ne reverrons pas cela de sitôt.

Les jours suivants les wagonnets abandonnés sur la voie ont servi à quelques jeunes gens qui, par plaisir, en remontaient un et étaient passagers en express pour la descente.

*En février 1912, nous avons vu, Ô surprise complète,
Quelques lourds wagonnets remonter la Biolette !
Ce fut un train de glace, ensuite de plaisir,
Mais qui, hélas ! n'a pas duré selon notre désir !!*

D'après un vieux mémoire retrouvé, pareil hiver s'est déjà vu dans notre Vallée, en 1862 la neige ne put « prendre pied », et les traîneaux ne s'étaient pas sortis du tout.

L'hiver 1912 est exceptionnel ; il fait très chaud, nous n'avons pas de neige et en février les fillettes vont à la cueillette de la dent de lion. Temps splendide (pour le 26 février probablement), plus de neige, beau temps, très doux, plus de 14o à l'ombre au dehors, et en chambre, 18o sans feu.

La seule solution pour les Glacières du Pont afin de pouvoir fournir leurs clients pendant la belle saison, sera celle d'émigrer à proximité d'un glacier afin d'en extraire la précieuse marchandise et de l'envoyer ensuite par wagons aux

différents destinataires. Il s'agit là d'une véritable expédition qui dut être préparée avec soin. En témoignent les trois pages suivantes :

Rapport concernant l'exploitation de la glace au Glacier d'Argentière [Copie-Lettres avril 1912]

- 1o Pour l'extraction de la glace au glacier d'Argentière il est nécessaire de construire une rize d'environ 1200 m de longueur.
- 2o 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.
- 3o 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.
- 4o 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.-

Devis approximatif pour la construction d'une rize pour l'exploitation de la glace au glacier d'Argentière.
) Copie-Lettres avril 1912]

1o	Fer L de 420 mm de largeur 25760 kg à fr 15 par 100 kg	14264.
2o	Bois rond brut 50 cm à fr 50 le m ³ (500 stubs de 4 m ³)	2500.
3o	Planches ronds alignés de 200 mm 800 m ² à fr 1.60 le m ²	480.
4o	Boudroms ronds alignés de 400 mm 60 m ² à fr 2.- le m ²	120.
5o	Couverture en tôle, étain ou ardoise 80 m ² à fr 4.- le m ²	320.
6o	Pose de ces divers bois et ars.	2200.
7o	Rental d'un carrosse pour mines	100.
8o	Clouterie et arments des fers	240.-
9o	Environ.	500.

Total fr. 20900

Désignation du matériel contenu dans le wagon [Copie-Lettres
avril 1942]

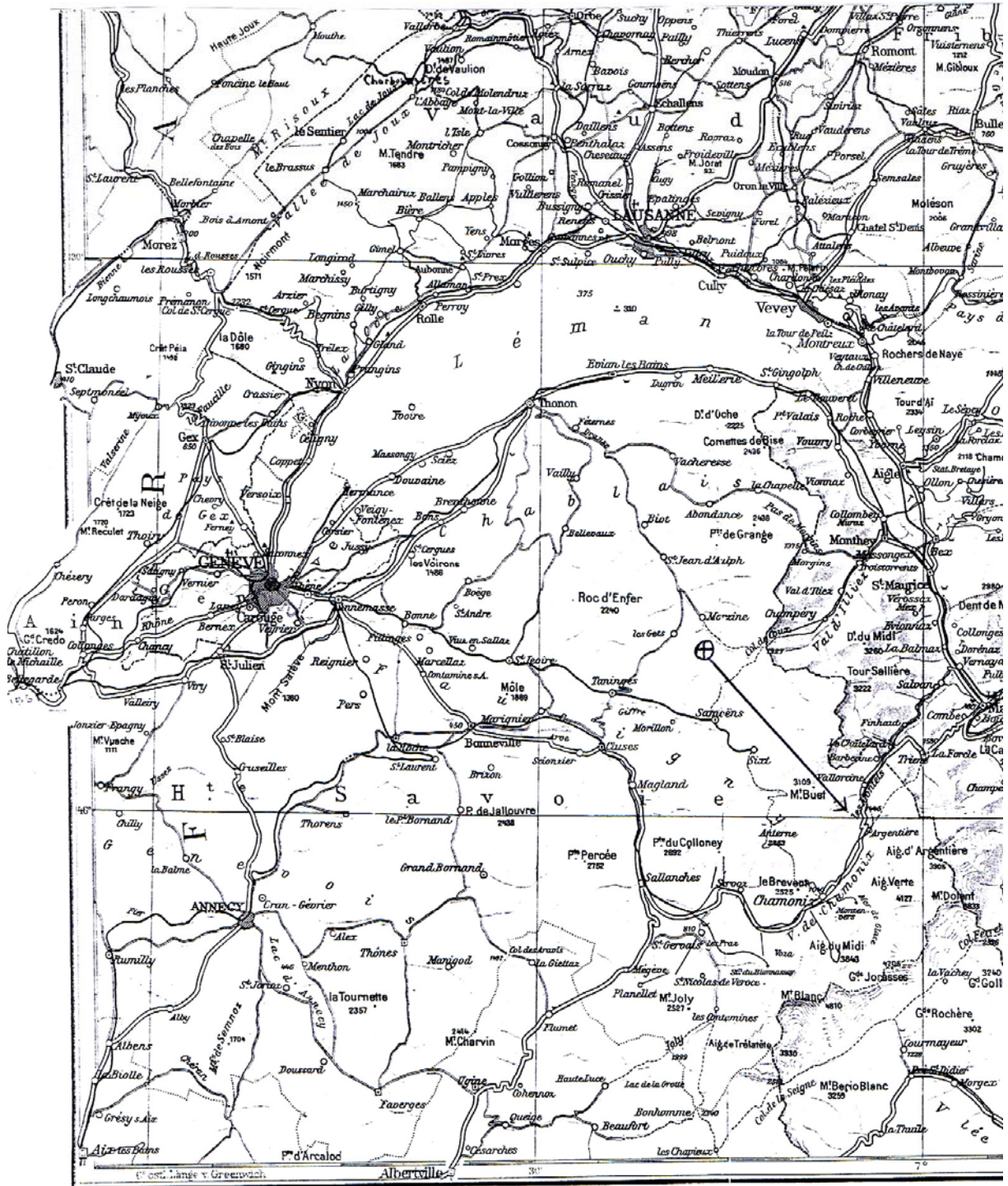
Un coffre à outils contenant: 1 équerre, 4 haches, 5 haches
à main, 1 taillarde, 1 couteau à deux mains, 1 trignoise (?),
4 perçoirs, 3 ciseaux de charpentier, 2 rabots, 1 arrache-clous,
7 scies montées, 2 scies à poignée, 2 masses, 5 cordes amarres,
6 cordes à main, 1 barre à mine, 15 pelles de terrassier emman-
chées, 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 1 en bois et 1 en fer avec couvercle, 1
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 conte-
nant 1 paire mouffles avec corde, 1 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, 1 malle, linge de table et de cuisine,
service de table, fer à repasser, 2 colis, 4 chaises, 1 colis,
2 brocs et 2 lorettes, 3 échelles en bois, 1 caisse, presse
à copier et matériel de bureau.

Le tout usagé.

Situation du glacier d'Argentière en Haute-Savoie

Expédition de 1912



Orell Füssli Arts Graphiques S.A. Zurich, 1956

--- Frontières de la Suisse
à autres Etats
cantonales

==== Route principale
===== Route secondaire
- - - - - Chemin important
- - - - - Tronçon

L'aventure a aussi été racontée par Mme Jeanne Golay, petite-fille du chef de chantier Louis Golay des Charbonnières :

Je voudrais maintenant terminer cet exposé sur quelques anciennes industries du Jura en racontant un épisode de la vie des Glacières, révélateur de l'ingéniosité et de l'esprit d'entreprise de ce temps-là. En 1911 l'été avait été très chaud, mais l'hiver suivant les lacs ne gelèrent pas du tout, de nouveau. Cette fois, Louis Golay avait été averti par sa première expérience. En mars 1912, il part à Argentière avec deux charpentiers, les frères Mouquin, et quelques-uns de ses ouvriers permanents : le père Falquet, le père Humberstet, un Rochat. La main-d'œuvre ne posait alors pas beaucoup de problèmes, mais ce ne pouvait pas être des Combiens, car, s'ils étaient libres en hiver, ils ne l'étaient plus en été. Par contre venaient à la Vallée en été, comme manœuvres, des Italiens de Bergame, et par l'intermédiaire de l'un d'eux, Louis Golay embaucha une quinzaine de ces Bergamasques, des mineurs.

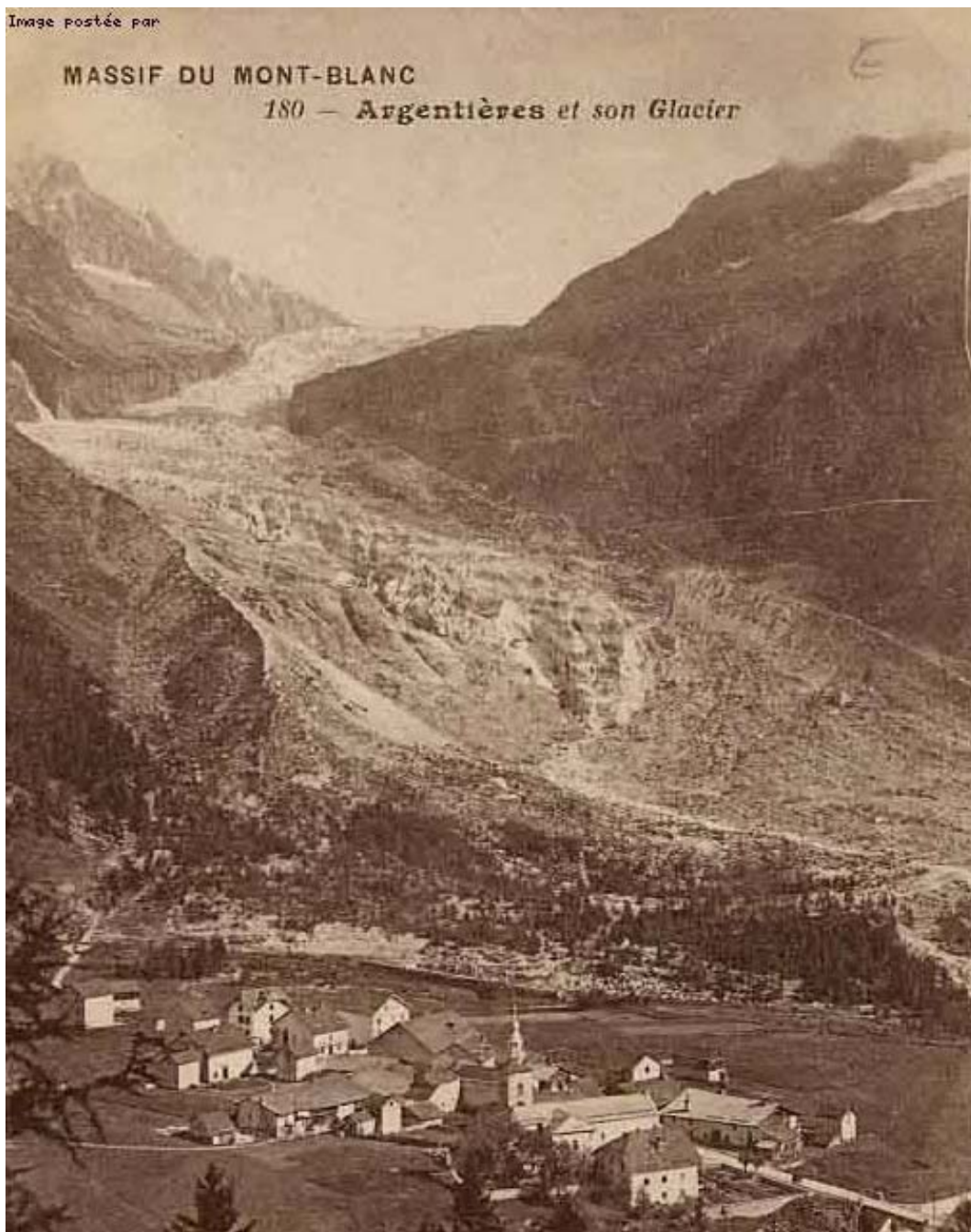
Avec les charpentiers, ils construisirent une glissoire de 3 km de long qui allait du pied du glacier d'Argentière jusqu'au village. Elle devait avoir une pente très régulière. Alors on l'avait montée sur des chevalets de 10 cm à 15 m de haut. Au village, on chargeait les blocs sur un train à voie étroite jusqu'au terminus du Faillet-St Gervais. Au Faillet, le père Falquet avait embauché 4 ou 5 personnes sur place pour faire le transbordement sur le train normal, qui allait à la gare d'Annemasse. L'exploitation commença fin avril, mais il faut voir les photos pour vraiment se rendre compte. Au pied de la chute du glacier, on faisait sauter de la dynamite dans des trous et un pan de glacier tombait. On triait alors sur place et on envoyait les blocs qui alors, malheureusement, étaient de toutes les formes. Ils se suivaient sans interruption, sauf pendant les explosions, et ne fondaient pas en cours de route. En effet, sur chaque tronç de la glissoire, on posait une lame de fer pour que cela glisse, mais la lame était refroidie par le passage rapide des blocs plutôt que chauffée par le soleil. Après chaque explosion, on recommençait à miner le glacier en faisant les trous à la même place qu'avant, toujours au pied de la chute, pour aller ainsi de plus en plus profond et avoir de la glace de meilleure qualité. Parfois une explosion ne créait que de la poussière. Alors il en fallait deux ou trois par jour, parfois deux par semaine suffisaient. A la fin de la saison, on était assez profond pour faire tomber des pans de glacier qui avaient toute la hauteur de la chute.

La saison dura tout l'été, jusqu'en octobre, et toutes les commandes furent honorées. Ce fut une aventure impensable aujourd'hui, où la main-d'œuvre, l'effort et le bois coûtent cher, où il ne serait jamais concevable pour l'écologie de toucher à un glacier dans un but industriel, où les entraves administratives et juridiques auraient empêché le déplacement de l'exploitation pendant trois ans au moins avant l'obtention d'un permis. Cette opération fut menée simplement, en faisant venir les familles des ouvriers de la Vallée à Argentière et en y vivant

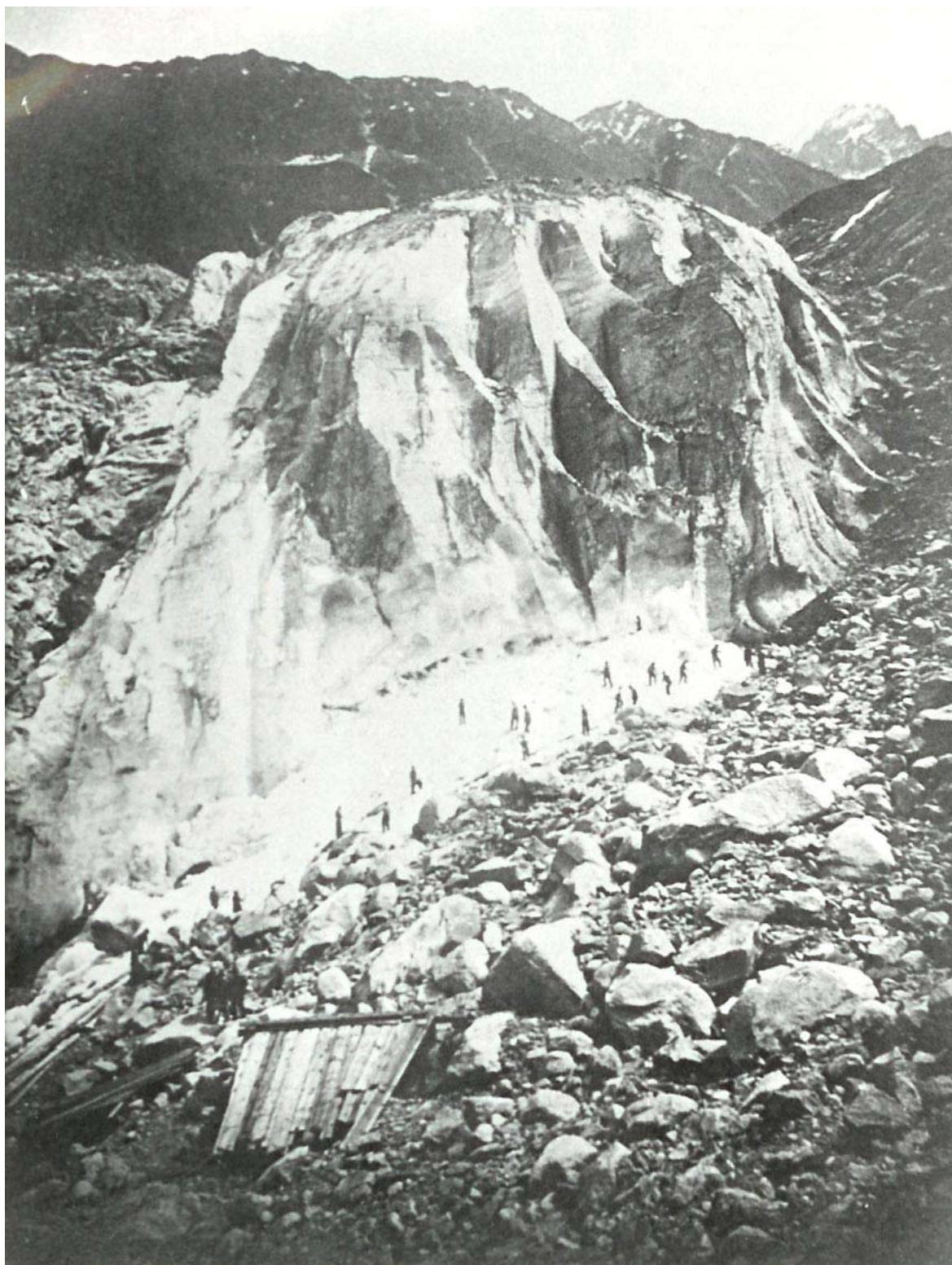
comme d'habitude. Ce fut peut-être la dernière entreprise où il suffisait de vouloir vraiment, soi-même, pour réussir.

Note : il s'agit-là du seul témoignage de cette exploitation. Si Mme Jeanne Golay n'a pas vécu cet épisode, elle en a recueilli les péripéties auprès de son père, ou même de son grand-père. Ce document, en conséquence, est d'une valeur extrême.

Les photos ci-dessous proviennent – par copies, les originaux depuis lors perdus – de la même famille Golay.



Le cadre des exploits de nos valeureux Combiens et Bergamasques. Photo prise sur le net.



La tête du glacier d'Argentière où œuvrent les employés des Glacières du Pont.



Ci-dessus la glissoire ou « rise » dont la construction a constitué un énorme travail, et ci-dessous l'arrivée de celle-ci dans le bas de la vallée où aura lieu le chargement en wagon. Imaginez le nombre de pieux qu'il a fallu ! La hauteur de 15 m citée par l'auteur du texte ci-dessus nous paraît néanmoins bien improbable.

