Faut-il croire que des glacières puissent brûler ?

Il le faut bien, puisque celles du Pont furent réellement détruites par le feu, et non pas un premier avril, comme la légende le raconte, mais dans la nuit du 2 au 3 avril 1927.

Incendie des glacières du Pont – FAVJ du jeudi 7 avril 1927 –

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[1].

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 210 000 francs.

Crées en 1979 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 prenant 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'inestimables services à la Vallée de Joux toute entière.

Mais bientôt la fabrication de la glace artificielle fit une concurrence redoutable à nos glacières dont les affaires commencèrent à péricliter. Après avoir passé en plusieurs mains et après maints avatars, ce fut la faillite 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 active. Aussi peut-on d'autant plus déplorer ce sinistre qui 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 ? Ces glacières renaîtront-elles de leurs cendres ? Questions difficiles à résoudre aujourd'hui. Nous souhaitons vivement qu'elles soient affirmatives.

[1] Il s'agit-là d'une imprécision du plumitif, puisque ce ne sont pas les glacières du lac de Joux, mais celles du lac Brenet.

Glacières du Pont – FAVJ du 14 avril 1927 –

On nous communique à ce sujet les renseignements suivants : ensuite de l'incendie du 3 avril, les indemnités allouées par la commission de taxe à la Société des frigorifiques et glacières de Genève sont les suivantes :

Indemnité immobilière : sans reconstruction, 78 000.-, avec reconstruction : 123 000.-

Indemnité mobilière glace : 14 000.-, outillage : 4 800.- Au total : 18 800.-

Vu ces chiffres, on peut croire que, comme nous l'avons appris de bonne source, de nouveaux bâtiments s'édifieront sur l'emplacement des glacières incendiées.

Moins vastes, mais pourvues d'installations plus modernes, elles rendront d'utiles services et permettront l'exploitation d'une concession qui, sans cela, tomberait totalement.

* * *

D'autre part on nous téléphone :

La Société chorale les Amis du Pont s'était chargée de l'organisation du concert d'arrondissement, comptant utiliser pour cela les vastes locaux des anciennes glacières. Mais, après l'incendie du 3 avril dernier … la fête est maintenue… elle aura lieu sous une vaste cantine de 960 m2.

Patrie suisse d'avril 1927

L'incendie des glacières 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 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, sur des chars, soit à la gare de Vallorbe soit à la station de Croy. Le coût de ces charrois, leur nombre croissant, leur inconvénients, engagèrent les dirigeants de

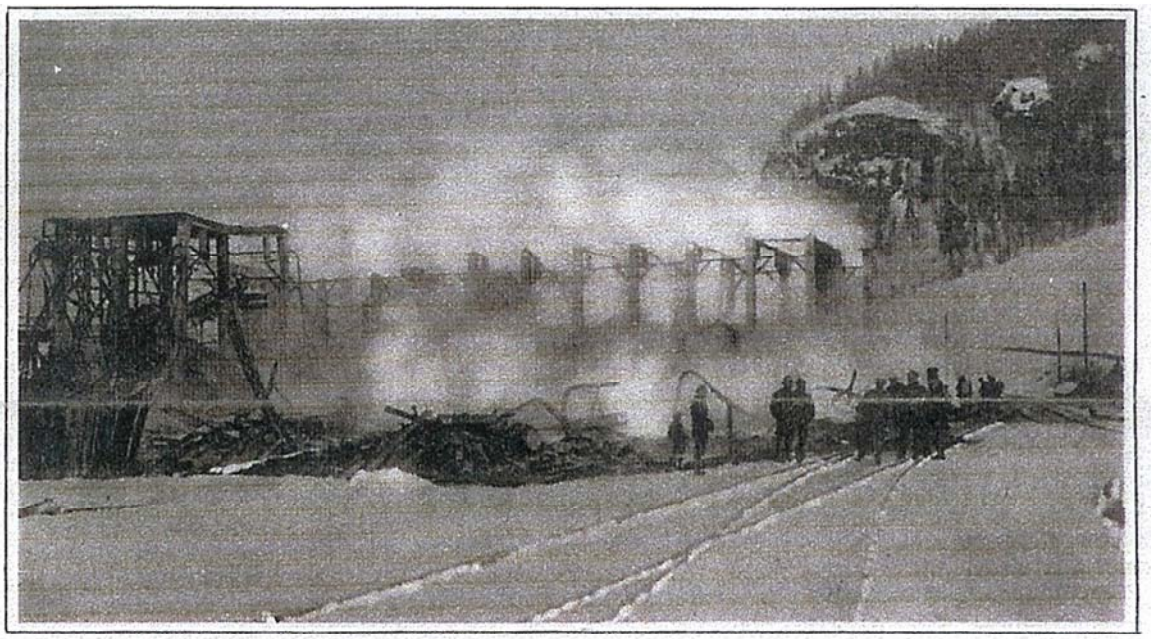
l'entreprise à chercher un autre moyen de transport. Alors fut décidé et construit le chemin de fer à voie normale du Pont-Vallorbe, ouvert à l'exploitation le 30 octobre 1886, reliant la Vallée de Joux au réseau suisse, la sortant de son isolement et lui rendant d'inappréciables services.

La compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbe, constituée le 5 novembre 1884, au capital de fr. 1 200 000.-, se donnait pour double but : la construction et l'exploitation du Pont-Vallorbe et l'exploitation de la glace des lacs 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 crées en vue de l'exploitation de la glace. En décembre 1890, dans une assemblée tenue à Lausanne, la société mettait ses statuts en harmonie avec la nouvelle situation : son seul but désormais était l'exploitation de la glace des lacs Brenet et 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 13433 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.

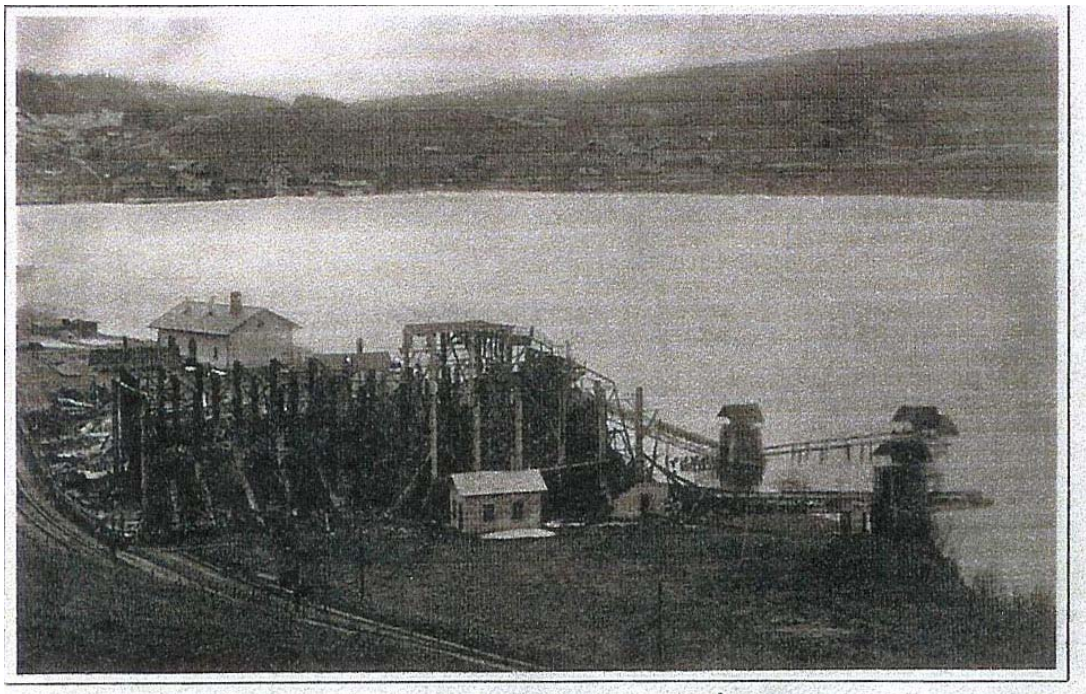
Les glacières du lac de Joux (avant l'incendie). La vue est prise du lac, en hiver, pendant l'exploitation de la glace. En arrière, les hangars avec l'appareil hissant les blocs de glace au haut de ceux-ci. Au fond, le Crêt des Agouillons.



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

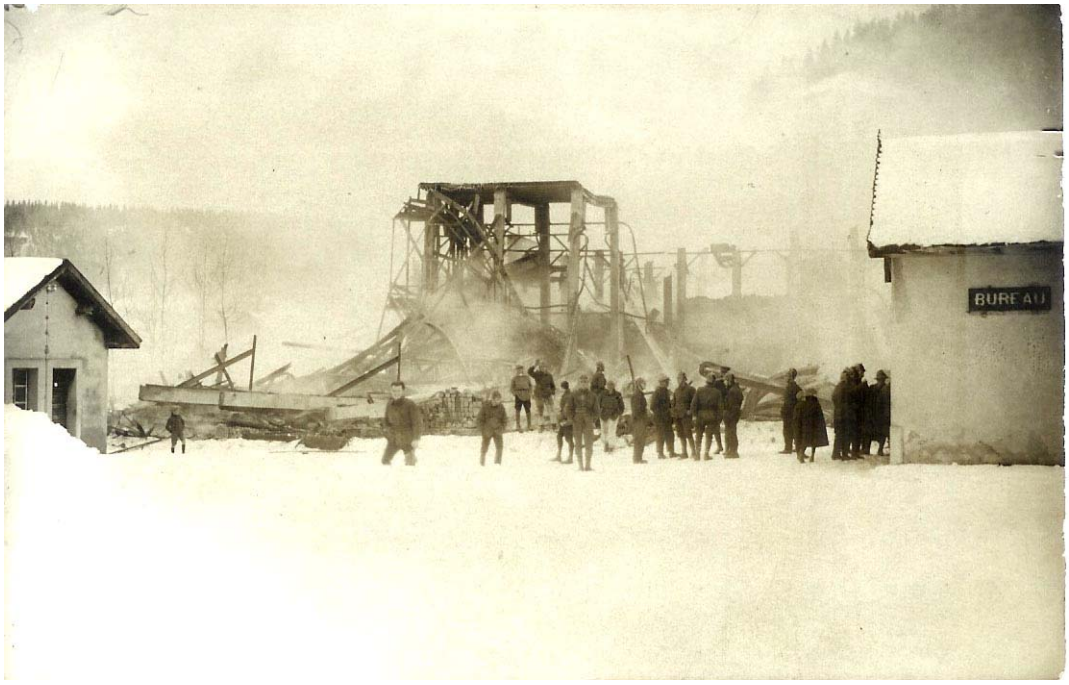
La vue est prise de la voie ferrée, un peu à l'est de la rive. Des hangars, il ne reste que les armatures des parois des hangars, des ais calcinés et des fers tordus.

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.).



Autre photo – ne figurant pas dans l'article – de l'incendie des glacières. Les entrepôts sont entièrement détruits, ne reste plus guère que la forge, à gauche, les bureaux, à droite, et une autre petite bâtisse située de l'autre côté des entrepôts, visible sur la photo du haut.

Comment l'incendie de 1927 sera-t-il évoqué plus tard ? – Journal Office du tourisme suisse, no 9/1976

Le lac de Joux, le plus grand du Jura, a une superficie de 9,5 km2 ; il est long de 9 km, profond de 34 m et n'a pas d'écoulement en surface. On n'y trouve guère de plages sablonneuses. En revanche, on peut s'y baigner dans de petites criques dont l'eau est très pure. Le lac de Joux détient un record : de 1887 à 1914, il était le plus élevé des lacs européens desservis par un bateau à vapeur ! Mais l'exploitation n'était pas rentable. Il est aujourd'hui plus facile d'atteindre les localités de la rive par le chemin de fer ou l'autocar postal.

La glace brûle !

Le 1er avril 1927[2] une nouvelle se propagea dans la Vallée de Joux : la Glacière est en flammes ! On crut évidemment à un poisson d'avril… et même un peu gros ! Or c'était vrai : les bûchers près du Pont, dans lesquels on entreposait des blocs de glace sous une couche de copeaux de bois, avaient bel et bien pris feu et une importante industrie locale avait ainsi cessé de vivre : la fabrication de la glace.

Chaque hiver une couche de glace, dont l'épaisseur peut atteindre 60 cm, se forme sur les deux lacs de Joux et Brenet. On la découpait en morceaux, au début à la main, ensuite avec des scies mécaniques, puis on la conservait jusqu'en été, époque où elle était transportées sur des chariots, via Pétra-Félix, jusqu'à la gare de Croy, d'où elle était expédiée dans les villes et vendue aux hôpitaux et aux brasseries qui en appréciaient beaucoup la pureté. La « Société des Glaces de la Vallée de Joux » fit construire entre Vallorbe et Le Pont une ligne de chemin de fer, qui fut inaugurée en 1886, afin d'établir une liaison directe avec la ligne Lausanne-Paris en service depuis 1870. Pendant les étés chauds, un train-glacière circulait quotidiennement entre le Pont et Paris. Les expéditions annuelles de glaces s'élevaient à 40 000 tonnes. Après l'incendie, l'entreprise battit d'une aile et finit par fermer ses portes en 1936, découragée par la concurrence de la glace industrielle et des appareils frigorifiques ménagers.

Mais on ne pouvait plus se passer du chemin de fer. Il avait été rattaché au Jura-Simplon, puis aux CFF. En 1899 on le prolongea jusqu'au Brassus. Ce tronçon, qui traverse le vallon entre les deux lacs, appartient encore aujourd'hui à une compagnie privée. La ligne Vallorbe-Le Brassus a été entièrement électrifiée en 1938[3].

---

[2] En réalité entre le 2 et 3 avril 1927. Pour preuve définitive la lettre que l'on découvrira à la suite de ce texte.

[3] Cet article comporte plusieurs imprécisions que nous ne relèverons pas. On le prendra donc avec un peu de prudence.

La preuve par un document d'époque :

10 avril 1927

A Messieurs Drouin et Cie, glace Louhans.

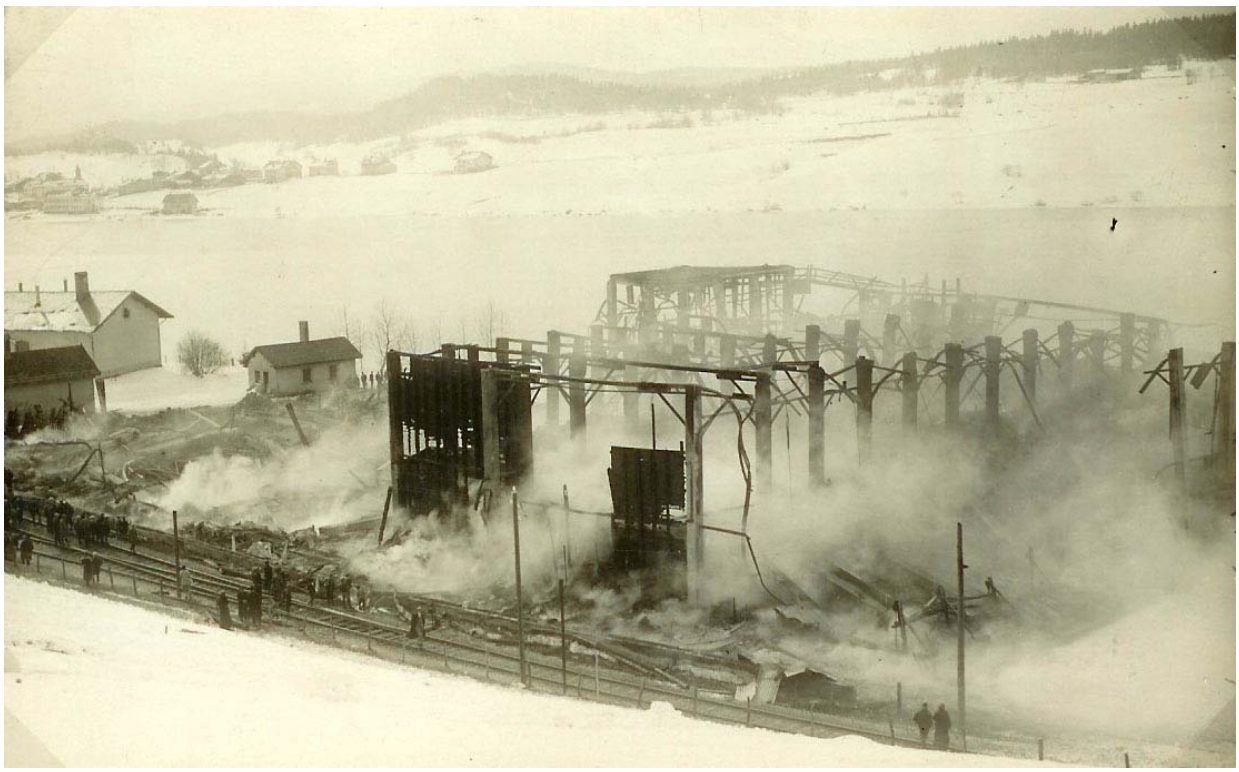
Messieurs !

Dans la nuit du 2 au 3 avril écoulé, nous avons eu nos immenses glacières anéanties par le feu. Quatre compartiments sont totalement anéantis, des trois autres qui étaient complètement remplis de glace, soit plus de 11 000 m3, il reste les colonnes en béton armé et le monceau de glace que nous sommes en train de garantir afin de pouvoir le conserver en partie. Nous travaillons ferme et d'ici quelques jours nous arriverons à la garantir de la fonte en la couvrant avec de la paille et des planches, avec de la sciure de bois. Quel désastre ! Vous ne pouvez pas vous figurer par quelles transes j'ai passé voilà huit jours. J'étais en voyage pour faire mes ventes en Suisses quand la chose est arrivée. Ce sont des ouvriers négligents qui ont produit ce sinistre avec leurs débris de cigarettes, du moins c'est ce que la police croit. Vous ne m'en voudrez pas de ne pas vous avoir prévenus plus tôt, mais je tenais de savoir si nous pourrions vous fournir, eh bien cela sera possible, nous vous livrerons tout ce que vous aurez besoin ; si nous en manquons en fin de la saison, vous la recevrez de Genève. Par conséquent vous pouvez être tranquilles.

Nous voulons reconstruire. Que de travail.

Je vous donnerai plus de détails dans quelques jours.

Recevez, Messieurs, mes respects et salutations.

Glacières de Joux.

Louis Golay