

Glace à Gogo – par Jules-Jérémie Rochat –

1923, ça ne va pas fort du côté des Glacières du Pont. La faillite menace. Les communes – bonnes vieilles habitudes qui auront toujours court près d'un siècle plus tard ! – sont amenées à passer à la caisse. D'aucuns ne sont guère enthousiastes...

L'Industrie de la glace.

Sous ce titre, il a paru dans le No du 8 novembre écoulé de notre honorable « Feuille », une correspondance relatant la constitution de la Société des Glacières de Joux. Certains faits énoncés paraissent prêter à confusion, et l'on pourrait croire que les Glacières n'existent que depuis la date indiquée. Nous lisons ceci : « C'est à la Compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbe, constituée le 5 novembre 1885, que revient le mérite de la création de la glacière. » Or ceci est une erreur. En effet, la première glacière fut construite en 1878. Le système d'exploitation d'alors était tout primitif : les quartiers de glace étaient chargés sur traîneaux qui les transportaient au-dessus du bâtiment et de là, par le moyen d'un glissoir, étaient dirigés à l'intérieur, ou du côté du lac, étaient amenés dans un ascenseur mû par un manège attelé de deux mulets. En été, la glace était transportée par chariots traînés par des longues files de mulets, dont le propriétaire était M. Dassetto, à la gare de Croy, et aussi à celle de Vallorbe.

L'hiver de 1879-80 fut excessivement rigoureux : tout gelait ; la glace du lac Brenet atteignit 1 m. d'épaisseur ; si bien que M. Edgar Rochat, de l'Hôtel de la Truite, toujours avide de nouveautés, en fit scier un bloc de 1 m. au carré qui fut déposé sur une table dans la salle à boire de cet établissement, et qui fit l'admiration pendant bien des mois, des nombreux voyageurs qui s'y succédaient. Et mieux : M. Edgar Rochat creusa, dans ce beau morceau de pur cristal, une cuvette assez profonde, remplie d'eau, dans laquelle se mouvaient, avec aisance, quelques jolies petites truites ou brochets. — C'est à cette même époque que l'on voulut inaugurer un système spécial pour scier la glace, appareil tiré par deux mulets. Malheureusement, les mulets s'aventurèrent sur une couche de glace déjà exploitée, qui n'avait que quelques nuits, et par conséquent, pas assez solide, si bien que les deux mulets partirent au fond du lac et furent noyés. L'expérience fut abandonnée pour cause.

Mais les frais de manutention de la glace étaient trop élevés, et la Compagnie, à bout de ressources fit banqueroute, et c'est celle qui, constituée le 5 novembre 1885, racheta le tout pour 40,000 fr., ce qui avait coûté aux environs de 335,000 fr. La Compagnie actuelle, qui, à son tour, fait faillite, n'a donc ni perdu ni gagné; de grandes dépenses ont été faites: reconstruction de bâtiments, glissoirs, drague, machines, etc., etc., tout cela a englouti les bénéfices réalisés, et peut-être aussi trop d'honoraires distribués.

Ce serait donc faire injure à ceux qui ont pris l'initiative de créer cette industrie, à ceux qui y sont allés de leur temps et de leur argent, que de ne pas rappeler leur mémoire. Le souvenir du premier Directeur, M. Cramer et de sa dévouée compagne, Mme Cramer, est toujours en honneur au village du Pont et environs; beaucoup se souviennent de cette femme d'élite, qui fit tant de bien dans son entourage. La fortune ne leur a pas souri, et après avoir laissé tout son bien dans l'entreprise, M. Cramer s'expatria en Amérique dans l'espoir d'y reconquérir un petit bien-être.

L'année dernière, les Communes de l'Abbaye et du Lieu ont fait les avances de fonds afin de permettre à la Société de pouvoir exploiter, et si possible se tenir à flot. Mais, sans doute, pour remercier les communes de leur appui et de leur bon vouloir, les Glacières de Joux, cette année, se sont déclarées en faillite; le geste n'a pas été celui que l'on aurait été en droit d'attendre. Disons cependant que grâce aux remboursements faits, aux subsides de chômage reçus, les Communes ont été complètement désintéressées. Ces dernières seraient mieux inspirées, semble-t-il, d'utiliser ces sommes pour l'apprentissage d'un bon métier à ces jeunes gens sans travail et sans avenir, car, exploiter la glace pendant la mauvaise saison, un mois ou deux, pour beaucoup n'est pas une vocation.

Et maintenant les Glacières de Joux vont être criées aux enchères publiques, et adjugées définitivement au plus offrant. De vastes bâtiments attendent d'être occupés et utilisés; une voie ferrée les dessert spécialement et leur donne toute facilité. Nous espérons que des hommes d'initiative se trouveront, et grâce à leur intelligence, si ce n'est la glace, amèneront une bonne industrie, industrie viable, pour le plus grand bien et la prospérité de cette partie de notre Vallée.

J. J. R.

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.

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.

FAVJ du 3 juin 1942

On s'est souvent posé des questions sur la date exacte de la fin des glacières. Cet article, donc du 3 juin 1942, semble donner une réponse définitive.