

Chroniqueurs divers

**POUR UNE HISTOIRE CHRONOLOGIQUE  
DES GLACIERES DU PONT**

1879-2005

Editions Le Pèlerin

Collection « Etudes et documents »  
No 265

Chroniqueurs divers

**DOCUMENTS POUR UNE HISTOIRE CHRONOLOGIQUE  
DES GLACIERES DU PONT**  
1877-1991

Editions Le Pèlerin  
2009

## Table des matières :

Brève chronologie de l'histoire des glaciers des lacs de Joux	3
Dossier concessions	8
Une première entête, 1882	15
Inondation du début de 1883	16
Une seconde entête, 1883	21
Mémoire de septembre 1883 sur la SA pour l'exploitation de la glace des lacs de la Vallée de Joux	22
Berger pour qui cette fête...	33
Inventaire du matériel à la gare de Croy en 1885	34
Baptiste Dassetto	36
Statuts de la SA des Glaces de la Vallée de Joux, 1890	44
Rapport du CA de la SA des Glaces de la Vallée de Joux, 1894	57
Quelques photos de l'intérieur des glaciers	71
Règlement pour les ouvriers, du 21 janvier 1897	74
Avis aux consommateurs de glace, 1901	75
Changement du toit dès 1906	77
Quand les patrons s'amuse	82
Réclame 1911	83
Quand la glace manque... et que l'on va au glacier d'Argen- tière en Haute-Savoie - 1912 -	84
Gros problèmes financiers pour la compagnie en 1923	92
Incendie du 2 au 3 avril 1927	96
Une lettre de 1942	98
Comment finirent les glaciers du Pont ?	99
Une exposition en 1991	101
Années où la récolte de la glace s'est terminée en février ou mars	103
Relevé des expéditions	105
Essai sur les différentes sociétés et responsables ayant géré les Glaciers du Pont	106
Essai iconographique sur les glaciers du Pont	108

## **Introduction**

Dans cette deuxième brochure consacrée aux glaciers du Pont, nous trouverons une matière originale, pour les besoins de la cause souvent retapée, susceptible d'éclairer en profondeur l'histoire de ces établissements si particuliers et si dignes d'attention.

Il n'a guère espoir de retrouver les archives des glaciers du Pont. Celles-ci, éparpillées aux quatre vents du fait d'une histoire particulièrement tourmentée qui vit le siège social de l'entreprise, suite à une faillite, passer de Genève à Lausanne, qui laissait par ailleurs des documents nombreux sur les lieux même de l'exploitation, c'est-à-dire au Pont, ont du disparaître pour l'essentiel. Reste heureusement les 6 copie-lettres miraculeusement extraits d'une collecte des vieux papiers du village par les élèves de la grande classe des Charbonnières, ceci grâce à la clairvoyance de l'instituteur de l'époque, M. Gilbert Reymond, et le grand livre des expéditions, toujours en possession de ce dernier qui s'intéressait de très près à l'entreprise du fait d'un père employé à la gare du Pont. Pour le reste, il a fallu recomposer. A partir de nos archives de communes, des archives CFF à Lausanne, grâce à l'aide des Archives cantonales qui n'ont pas livré tous leurs secrets, de nos archives personnelles aussi.

Le tout donne une documentation de choix qui permettra très certainement d'établir une synthèse correcte un jour. Il est évident que retrouver des plans de l'édifice des glaciers, comme mille autres documents concernant cette entreprise, aurait eu son importance. Sans toutefois que cela ne remette en cause ce qui est posé plus bas. On connaît les grandes lignes de l'histoire des glaciers du Pont, seuls des points de détails nous échappent encore et qui nous seront révélés un jour en partie sans doute, par nos copie-lettres, ceux-ci restant à dépouiller, 3000 feuilles, c'est tout de même quelque chose !

On trouvera d'autre part quantité de renseignements divers sur les glaciers dans notre brochure « Heurs et malheurs de la compagnie du chemin de fer Le Pont-Vallorbe », Etudes et documents no 253. Ceci pour la simple raison que pendant cette période de quelque six ans, le commerce de glace était intimement lié à l'exploitation de la ligne de chemin de fer Le Pont-Vallorbe.

Les photos illustrant cette nouvelle brochure proviennent en partie de l'ancienne collection Louis Golay disparue depuis lors. Nous nous

étions déjà félicité dans la première brochure d'avoir établi des copies en son temps qui puissent témoigner à leur tour de cette grande aventure des glaces. Copions, recopions, il en sortira toujours quelque chose, et si ce n'est pas sur l'heure, dans trente, quarante ou cinquante ans ! L'histoire a le temps, tout son temps.

Pour l'heure et le présent, nous vous souhaitons de précieuses découvertes.

Les Charbonnières, en mars 2007 :

A handwritten signature in black ink, appearing to read "René Pouchet". The signature is written in a cursive, flowing style with some loops and flourishes.

Brève chronologie de l'histoire des glaciers des lacs de Joux

- 1877 25 septembre Concession pour l'exploitation des glaces accordée par l'Etat de Vaud à Edgar Rochat tenancier de l'Hôtel de la Truite au Pont.
- 1879 Cette concession est transmise à la SA pour l'exploitation des glaces de la Vallée de Joux. Celle-ci est créée par un groupe de financiers genevois. Siège social à Genève, centre d'exploitation au Pont.
- 1879 Construction du premier bâtiment, un hangar colossal de 50 m. de long sur 26 m. de profondeur qui permettrait d'emmagasiner 14 000 m<sup>3</sup> de glace. Isolation double paroi remplie de sciure.
- 1880 Première récolte. L'été, livraison avec les chevaux sur Vallorbe par la vieille route. Rappelons que la ligne Vallorbe-Jougne, qui permettait d'écouler la glace sur Paris, ne fut créée qu'en 1875.  
Lors de cette première récolte les blocs étaient introduits dans le bâtiment par une ouverture pratiquée au pan méridional. De là ils roulaient à l'intérieur et s'y causaient pêle-mêle, avec la casse que l'on peut imaginer.
- 1881 Deuxième récolte. Celle-ci commence le 17 janvier avec une trentaine d'ouvriers, puis 115 à 120 dès le 10 février. 15 à 18 chevaux (ou mulets?) sont engagés, les uns pour le transport de la glace du lac au bâtiment, les autres pour entraîner le manège de l'ascenseur. Sept ou huit hommes sont chargés d'entasser les blocs d'une manière symétrique. De ce fait peu de place est perdue.
- 1881 24 février Grande fête au Pont pour célébrer la fin de cette deuxième récolte. Un cortège sillonne le village. Il est composé comme suit: viennent dans l'ordre, les charpentiers, la hache sur l'épaule, les gaffiers portant leur longue gaffe, les patrons, les voituriers montés sur leurs chevaux, le restant des ouvriers portant sur l'épaule les outils et engins divers nécessités pour exploiter la glace, à l'arrière-garde la forge, montée sur un traîneau et dans laquelle s'entendaient le grincement de la lime et le bruit cadencé des marteaux.
- 1882 30 janvier Demande de concession pour la construction d'un chemin de fer du Pont à Vallorbe.
- 1883 Construction d'une nouvelle glacière couverte de tuiles qui permettra d'emmagasiner 5000m<sup>3</sup> de plus, + mise en place d'un glacier naturel abrité avec des planches et de la paille, 5000 m<sup>3</sup> lui aussi.

- 1883 La glace est expédiée principalement sur Paris. La compagnie a fait construire à la gare de Bercy une glacière. Malheureusement elle se trouve trop loin du centre (9 km). Des plans sont à l'étude pour établir une glacière à l'intérieur de Paris. Pas moins de 75 attelages, 18 heures par jour sur la route. Direction gare de Croy par Pétra-Félix. Problèmes nombreux liés à ces charrois intenses.
- 1884 10 novembre La compagnie remet les destinées du chemin de fer à un syndicat qui lui remboursera ses frais d'études et divers.
- 1885 1er juillet Début des travaux pour la construction du chemin de fer Le Pont-Vallorbe.
- 1885 5 novembre Transformation du Syndicat en Société anonyme. Compagnie de chemin de fer Le Pont-Vallorbe.
- 1886 30 octobre Inauguration en grandes pompes de la ligne Le Pont-Vallorbe. Des comptes-rendus élogieux paraissent dans presque tous les journaux du canton.
- 1886 Faillite de la Société des glaciers (première faillite). La compagnie du Pont-Vallorbe, qui ne tient pas à voir lui échapper le transport des glaces, rachète la société. La SA Le Pont-Vallorbe dure cinq ans, soit de 1886 à 1890.
- 1891 1er janvier Rachat de la ligne Le Pont-Vallorbe par la Compagnie de chemin de fer Jura-Simplon qui l'intègre à ses réseaux.
- 1891 1er janvier Naissance de la nouvelle société des glaces sous l'appellation: Société anonyme des glaces de la Vallée de Joux. Signalons ici qu'en 1887 l'ancienne glacière avait été démolie pour faire place à de nouveaux bâtiments capables d'accueillir 42 000 m<sup>3</sup>, bâtiments formés de 7 entrepôts avec chacun un toit. Cette nouvelle glacière est construite selon la mode américaine, c'est-à-dire à double paroi entre lesquelles il y a une couche d'air.
- 1895 Changement des colonnes en bois par des colonnes en béton armé, système Henrique.
- 1900 Selon Jeanne Golay <sup>1.</sup>, cette année-là les grands lacs ne gelèrent pas. Pour respecter

---

1. Jeanne Golay, mai 1974: Séminaire du vendredi, de M. Rieben. Quelques activités anciennes du Jura vaudois, en particulier la Vallée de Joux. Chapitre intitulé: Les Glacières de la Vallée de Joux, pp. 21 à 24. D'utiles renseignements nous sont livrés par cette courte étude qui comprend néanmoins quelques inexactitudes, en particulier en ce qui concerne les dates.

- les engagements des glaciers, on déplaça l'exploitation au lac Tanney, au-dessus de Vouvry, pendant l'hiver encore. Une partie de la glace était expédiée directement en plaine, par traîneau, une autre fut entassée au bord du lac. On n'avait pas fait de construction isolée et protectrice, mais en recouvrant cette glace de sciure et de paille avant que la paille n'ait été acheminée, le foehn se mit à souffler et en trois jours il ne resta rien. Il fallait recommencer à trouver de la glace et pendant tout l'été on exploita le glacier de Tacconnaz, à Chamonix, à côté de celui des Bossons, parce que c'était celui qui descendait le plus bas. (J.G.)
- 1900 Exploitation du Lac Ter (glace naturellement) par Edgar Rochat de la Truite, ancien directeur des Glacières qui, par cette manière, devient directement concurrent de celles-ci. Ses activités dans la glace sont connues pour les années 1900 à 1902, cette dernière, avec congélation insuffisante du Lac Ter, avec utilisation de la glace des Glacières selon un arrangement.
- 1908 Démolition des sept toits des glaciers. Pose de poutres Sigwart, ce qui donnera des glaciers à toit plat.  
En apparence utilisation d'une scie mécanique.
- 1912 Les lacs principaux gèlent insuffisamment. Utilisation de la glace du Lac Ter. Là aussi insuffisante. Aucune récolte valable. D'où, pour fournir les clients pendant l'été, transhumance en Haute-Savoie où l'on exploitera la glace du glacier d'Argentière. Une grande aventure.
- 1923 18 juin Seconde faillite des Glacières. Celles-ci, alors dirigée par des gens de Lausanne, passent à nouveau dans des mains genevoises. Louis Golay, l'homme clé de l'entreprise, traite avec Louis Dentand, administrateur de la Société des Frigorifiques et Glacières, Genève.
- 1927 nuit du 2 au 3 avril Incendie des Glacières. La chose paraît si extraordinaire aux yeux de la population qu'elle n'arrive guère à le croire. D'où l'idée rétrospective que ce fut-là un magnifique poisson d'avril. D'où aussi, dans la presque totalité des articles consacrés au Glacières, la date du 1er avril pour cet événement. Les Glacières seront reconstruites pour poursuivre leur activité.
- 1942 Cessation des activités des Glacières. Les causes sont multiples: raréfaction des clients, insalubrité des eaux survenue à cause du tout au lac. Dans le meilleur des cas il aurait été impossible d'aller au-delà de la fin de la seconde guerre mondiale.

### DOSSIER "CONCESSIONS"

Suite à une demande faite aux ACV sur les concessions de 1877 et de 1899 faites par Edgar RoCHAT de l'Hôtel de la Truite au Pont à l'Etat de Vaud, il nous a été rédigé et envoyé - nos remerciements à M. Pierre-Yves Favez, archiviste, pour cet excellent travail - les documents qui suivent.

La diversité des pièces possédées par les ACV, liées aux problèmes de concessions, fait aussi supposer un volume considérable de cette matière administrative. D'où notre résolution, devant le volume de la ci-présente publication, de repousser à une date ultérieure la publication de cette matière archivistique qui fera l'objet du volume IV de nos matériaux pour une histoire des glaciers.

Où prendront encore place, nous devons l'avoir dit précédemment, l'analyse complète, avec reproduction intégrale des lettres les plus intéressantes, des six copies-lettres encore connus de la société des glaciers du Pont.

Il conviendrait aussi de rajouter un volume de synthèse avec la publication des meilleures photos de cette passionnante activité. Mais cela sera-t-il un jour ?



Edgar RoCHAT du Pont



ETAT DE VAUD

## Archives cantonales vaudoises

Rue de la Mouline 32  
1022 Chavannes-près-Renens  
Tél. national (CH) (021) 316 37 11  
international +41 21 316 37 11  
Fax national (CH) (021) 316 37 55  
international +41 21 316 37 55  
CCP 10-19168-6  
e-mail : acv@dfj.vd.ch

Chavannes-près-Renens, le 25 novembre 1998

Monsieur  
Rémy ROCHAT  
Editions Le Pèlerin  
rue du Collège 2

1343 **LES CHARBONNIERES**

V/réf. :

N/réf. : PYF/pyf/cl/98/1675 et 307

Référence à rappeler dans la réponse

Affaire traitée par : Pierre-Yves Favez

Concerne : Glacières de La Vallée de Joux

Cher Monsieur,

Votre lettre du 15 octobre dernier, concernant la concession accordée à Edgar RoCHAT pour l'exploitation de la glace des lacs de la Vallée de Joux en 1877, transmise en 1879 à la Société anonyme pour l'exploitation des glaces de la Vallée de Joux, et celle qui lui a été accordée en 1899 pour l'exploitation de la glace du lac Ter, ainsi que d'autres pièces ou dossiers sur les glacières entre 1879 et 1942, a retenu toute notre attention.

Dans le document que nous vous remettons en annexe, nous signalons les documents sur lesquels nous sommes tombés entre 1877 et 1943, sans prétendre à l'exhaustivité. Nous n'avons consulté que quelques années des protocoles du Conseil d'Etat (consultables sur microfilms sous la cote ACV, K III 10), des protocoles du Département des travaux publics, du journal du Département des travaux publics et des archives du Service des eaux (ces dernières consultables sur autorisation écrite du Service). Dans ce dernier cas, la concession radiée N° 104 couvre la fin de l'activité de la Société anonyme des glacières (ACV, S 8/79 - La Vallée).

---

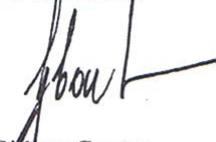
Ouverture au public : lundi-mardi, jeudi-vendredi : 9 h. 00 - 18 h. 00  
mercredi 14 h. 00 - 19 h. 00 (octobre - mars)  
mercredi 14 h. 00 - 20 h. 00 (avril - septembre)  
Fermeture : samedi, dimanche et jours fériés.

Les Archives cantonales en fête 1798-1998.

Malgré nos recherches, nous n'avons pu mettre la main sur le texte de la concession de 1877; en revanche, celle de 1899 se trouve en ACV, S 8/79 - La Vallée, concessions radiées N° 10. Vous trouverez dans le carton S 8/79 l'essentiel des dossiers qui vous intéressent; une partie, étant ongletée, n'est pas photocopiable directement : il faudrait recourir au microfilmage préalable et par conséquent faire appel à M. Gindroz - ceci pour le cas où vous en souhaiteriez des reproductions.

En espérant avoir ainsi répondu à votre attente et en vous souhaitant de fructueuses recherches, nous vous adressons, cher Monsieur, nos cordiales salutations.

Le directeur :



Gilbert Coutaz

Annexe : ment.

## Glacières de la Vallée de Joux

### Protocoles du Conseil d'Etat

1877, août 15. - Renvoi au Département de l'agriculture et du commerce d'une demande de concession d'exploitation de la glace des lacs de Joux et de Brenet formulée par M. Edgar Rochat, hôtelier, au Pont. (ACV, K III 10/187, 25)

- Edgar Rochat tenait l'Hôtel de la Truite au Pont depuis 1873 (*Dictionnaire géographique, historique et commercial du canton de Vaud divisé par districts et communes*, Neuchâtel 1888, p. 280).

1877, septembre 25. - Adoption, sur proposition du Département de l'agriculture et du commerce, des trois demandes de concession d'exploitation de la glace du lac de Joux formulées par MM. Albert et Henri Meylan, à l'Orient de l'Orbe, par M. Alfred Golay-Piguet, au dit lieu, et par M. Edgar Rochat, au Pont. (ACV, K III 10/187, 85)

1879, septembre 10. - Le Département de l'agriculture et du commerce soumet la demande de M. Edgar Rochat tendant à obtenir une concession d'exploitation de glace sur les lacs de Joux et de Brenet, pour un nouveau terme de 10 ans et avec monopole, et il propose de répondre au pétitionnaire par l'intermédiaire du préfet, que la concession accordée le 25 septembre 1877 pour 10 ans peut sans inconvénient être prorogée pour 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 1897 sans modifier les autres clauses mentionnées dans l'acte; mais que le pétitionnaire ne peut être autorisé à exploiter seul la glace des lacs de La Vallée, d'abord parce qu'un privilège de cette nature est inadmissible et ensuite parce que deux autres concessions identiques ont été accordées à la même date pour exploiter de la glace sur les mêmes lacs. Le Conseil adopte. (ACV, K III 10/189, 171)

1879, octobre 4. - Le même Département soumet une lettre par laquelle le notaire François Gorgerat, à Lausanne, demande l'approbation du Conseil d'Etat à l'acte instrumenté par lui, le 25 septembre 1879, par lequel Edgar Rochat transfère les droits que lui confère l'acte de concession pour l'exploitation de la glace sur les lacs de la Vallée de Joux et du Brenet qui lui a été accordée par le Conseil d'Etat le 25 septembre 1877, à MM. Ernest Du Roveray, la maison Chapalay & Mottier, banquiers, et à la maison Lugrin & Du Roveray, négociants, domiciliés tous à Genève. Le Département propose d'autoriser ce transfert et de proroger jusqu'au 31 décembre de l'année 1897 la validité de cette concession, mais sans apporter aucune modification aux clauses et réserves qui y sont spécifiées. Le Conseil adopte. (ACV, K III 10/189, 200-201)

- L'acte notarié susmentionné se trouve en ACV, Dgg François Gorgerat, reg. 6, p. 80-81 N° 1584.

1899, septembre 30. - Renvoi au Département des travaux publics d'une lettre de M. Edgar Rochat, au Pont, demandant une concession d'exploitation de la glace du lac de Joux. (ACV, K III 10/209, 155)

1899, octobre 7. - Adoption, sur proposition du Département des travaux publics, du projet de lettre à M. Edgar Rochat, Hôtel de la Truite, au Pont, en réponse à sa demande du 29 septembre. (ACV, K III 10/209, 162)

1899, octobre 24. - Renvoi au Département des travaux publics d'une lettre de M. Edgar Rochat, au Pont, demandant une concession pour 5 ans de la glace du lac Ter. (ACV, K III 10/209, 186)

1899, novembre 17. - Adoption, sur proposition du Département des travaux publics, du projet de concession pour 5 ans de la glace du lac Ter en faveur de M. Edgar Rochat, au Pont. (ACV, K III 10/209, 216)

Protocoles du Département de l'agriculture et du Commerce

1877, juillet 25. - On transmet au préfet de La Vallée, pour être soumises à l'enquête prévue par la loi sur l'utilisation des lacs et cours d'eau, les deux demandes suivantes pour exploiter de la glace sur les lacs de Joux et des Brenets

1° celle en date du 22 ct d'Alfred Golay-Piguet, à l'Orient de l'Orbe,

2° celle du 23 ct de Henri et Albert Meylan père et fils, du même lieu. (ACV, K XII B 44/129-10)

1877, août 15. - Le préfet de La Vallée est chargé de soumettre à l'enquête une demande de M. Edgar Rochat, au Pont, tendant à obtenir une concession pour exploiter de la glace dans les lacs de Joux et des Brenets. Demande du 12 ct. (ACV, K XII B 44/132-13)

1877, septembre 24. - Ensuite des enquêtes qui ont eu lieu, le Département soumet au Conseil des projets de concessions à accorder pour les trois demandes de MM. Meylan père et fils, Golay-Piguet et Edgar Rochat pour exploiter de la glace sur les lacs de Joux et des Brenets. (ACV, K XII B 44/137-1)

1877, septembre 26. - Les concessions suivantes ont été accordées par le Conseil d'Etat à la date du 25 septembre courant :

1° à MM. Paul Aubert, Louis Dépraz et Elie Reymond, au Lieu, concession de l'eau du ruisseau de l'Etang, au territoire du Lieu, pour l'usage d'une scierie à bois;

2° a) à Albert et Henri Meylan, père et fils, à l'Orient de l'Orbe,

b) à Alfred Golay-Piguet, au même lieu,

c) à Edgar Rochat, au Pont, les trois concessions pour exploiter de la glace sur les lacs de Joux et des Brenets.

En marge : plans remis à Travaux publics en 1896. (ACV, K XII B 44/137-19)

1879, septembre 15. - Sur la demande de M. Edgar Rochat, au Pont, du 7 ct et sur la proposition du Département, le Conseil d'Etat, le 10 courant, décide de répondre au pétitionnaire :

1° que la concession du 25 septembre 1877 pour exploiter de la glace sur les lacs de la Vallée de Joux peut être d'ores et déjà prorogée pour 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 1897.

2° qu'il ne peut pas lui être accordé un monopole pour cette exploitation, d'autant plus qu'il existe deux autres concessions pour le même objet. (ACV, K XII B 45/37-2)

1879, octobre 3. - On propose au Conseil, suivant sa décision du 10 septembre 37-2 de décider :

1° que Edgar Rochat, au Pont, est autorisé à transférer la concession qui lui a été accordée le 25 septembre 1877 pour exploiter de la glace sur les lacs de la Vallée de Joux à MM. Du Roveray, Chapaley & Mottier et Lugin & Du Roveray à Genève.

2° de proroger jusqu'au 31 décembre 1897 la validité de la dite concession. (ACV, K XII B 45/39-14)

1879, octobre 7. - Le 4 courant, le Conseil d'Etat a autorisé le transfert à MM. Du Roveray & Cie, à Genève, de la concession accordée à Edgar Rochat, au Pont, le 25 septembre 1877, pour exploiter de la glace sur les lacs de Joux; il a en outre prorogé la validité de cette concession jusqu'au 31 décembre 1897. (ACV, K XII B 45/40-10)

- Lettre du chef du Département de l'agriculture et du commerce Viquerat à son collègue des travaux publics Jordan-Martin du 30 mars 1887 : *L'article 12 de la convention conclue par vos soins, le 17 février 1885, avec le syndicat du chemin de fer du Pont-Vallorbes statue qu'il sera payé une finance de 5 centimes par tonne de glace, en sus d'une exploitation annuelle de 20'000 tonnes. Afin de pouvoir faire cette perception, s'il y a lieu, nous vous prions de vouloir bien nous faire savoir, de par la Compagnie S.O.S., la quantité de tonnes de glace amenée en gare pendant l'année 1885-1886. L'expédition de 1886/87 n'étant terminée que vers la mi-été, il y aura lieu de revenir à la charge pour cette saison dans le courant de l'automne.* Au dos, sous date du 11 avril : *Répondre au Département de l'agriculture que selon les renseignements fournis par la direction de la S.O.S. les expéditions des glaces provenant des lacs de la Vallée de Joux n'ont jamais dépassé le chiffre de 12'000 tonnes par an.* (ACV, K IX 1036/3, concessions d'eau 1878-1895)

#### Journal du Département des travaux publics

1899, janvier 27. - *Concessions d'eau* : autorisation demandée par la Société des Glacières des lacs de la Vallée de Joux d'exploiter provisoirement la glace du lac Terrière la commune du Lieu. Le Département accorde l'autorisation aux risques et périls de la Société. - 30 janvier : Transmis l'autorisation de la municipalité du Lieu. (ACV, K IX 1003/1899/176)

1899, octobre 2. - *Concession d'eau* : lettre de M. Edgar Rochat demandant une concession pour l'exploitation de la glace du lac de Joux. Transmis à Etudes & Constructions. - 9 octobre: Décision de répondre que sa demande ne peut être prise en considération. (ACV, K IX 1003/1899/1720)

1899, octobre 25. - *Concession d'eau* : exploitation de la glace au lac Terrière Le Lieu, concession demandée par Edgar Rochat au Pont pour une durée de cinq ans. Transmis à Etudes & Constructions. - 22 novembre : Transmis à Comptabilité mandat de recettes de Fr. 10,-- pour frais. (ACV, K IX 1003/1899/1843)

1899, novembre 18. - *Concession d'eau* : décision du Conseil d'Etat du 17.11.99 accordant à M. Edgar Rochat au Pont une concession pour l'exploitation de la glace du lac Ter (Vallée de Joux). Transmis à Etudes & Constructions. (ACV, K IX 1003/1899/1981)

1899, décembre 5. - *Concession d'eau* : extrait du procès-verbal de la séance du Grand Conseil du 2 décembre concernant le renvoi au Conseil d'Etat avec pressante recommandation une pétition de M. Edgar Rochat et consorts demandant une concession pour exploiter de la glace. Transmis à Etudes & Constructions. (ACV, K IX 1003/1899/2075)

- Voir le rapport sur la pétition sur les glacières du Pont dans le *Bulletin des séances du Grand Conseil*, automne 1899, pp. 382-384.

1900, août 23. - *Concessions de grève* : seule mention d'Edgar Rochat au Pont, demande de concession sur la grève du lac de Joux "En Bourillon" rière L'Abbaye. (ACV, K IX 1003/1900/1396) - Mais :

1900, octobre 3. - *Concession d'eau* : Demande de la Société des Glaces des lacs de Joux de renouveler pour 5 ans la convention du 3 janvier 1891 concernant l'exploitation de la glace des lacs Ter, de Joux et des Brenets. Renvoyé le dossier à Etudes et Constructions. (ACV, K IX 1003/1900/1614). Mais pas de mention de cette convention dans le *Journal* de 1891...

### Service des eaux

*Fonds déposé aux ACV, consultation sur autorisation écrite du Service des eaux. (ACV, S 8)*

1885-1943. - Dossier sur la concession d'exploitation de la glace des lacs de Joux et Brenet accordée à la Société des Frigorifiques et Glacières de Genève comprenant convention, correspondance, pétition de 1899, etc. (ACV, S 8/79 - concessions radiées de La Vallée N° 26)

1886 - Pièces ayant servi à l'élaboration du registre des concessions pour usage d'eau:

- 1886, juillet 7 : Tableau général des usines et autres établissements pour lesquels il est fait usage des eaux et cours d'eau, des lits des lacs et cours d'eau dépendant du domaine public dans le district de La Vallée - commune de L'Abbaye : Société Anonyme pour l'exploitation de la glace, au Pont, lac de Joux et Brenet, Fr. 100.--.
- 1870 : Contrôle des finances à percevoir pour l'usage des eaux du domaine public : district de La Vallée, suivant tableau : à ajouter *concession du 22 août 1880 pour exploiter de la glace sur les lacs de La Vallée (De Rovray)*; à retrancher : *pour concessions d'exploitation de glace dès et y compris 1882 (voir 27 février 1882)*. (ACV, S 8/34)

1891, janvier 3. - Concession et convention (avec correspondance) pour l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux en faveur de la Société des Glaces de Joux. (ACV, S 8/79 - concessions radiées de La Vallée N° 104)

1891-1934 : Registre des concessions d'eau pour La Vallée : Concession N° 26. Commune de L'Abbaye, au Pont. Cours d'eau utilisé : lacs de Brenet et de Joux. 1891 : exploitation de la glace. Concessionnaires : 1891 - Société des glaces de Joux, à Lausanne; 1924 - Société anonyme des Frigorifiques et Glacières de Genève, à Genève / succursale : Société des Glacières de Joux, au Pont. Redevance annuelle fixe : Fr. 100.--. Voir acte de concession. Observation : Transfert le 2 mai 1924. (ACV, S 8/55)

1899, novembre 17. Concession pour l'exploitation de la glace du lac Ter en faveur d'Edgar Rochat, maître d'hôtel au Pont. (ACV, S 8/79 - concessions radiées de La Vallée N° 10)

Vers 1900. - Répertoire des dossiers concernant des affaires de concession d'eau / district de La Vallée : dossier N° 21 : Edgar Rochat, au Pont. Commentaire : trié. (ACV, S 8/34)

Les premières entêtes...

SOCIÉTÉ ANONYME  
POUR  
L'EXPLOITATION DE LA GLACE  
DES LACS  
DE LA VALLÉE DE JOUX (SUISSE)  
SIÈGE SOCIAL A GENEVE  
DIRECTION A PARIS  
64. RUE J.-J. ROUSSEAU, 64  
CAISSE: MARDI ET VENDREDI, DE 9 HEURES A MIDI  
RÉSERVES EN GARE DE CONFLANS  
PAR CHARENTON (SEINE)

Le Pont 30 Nov. 1882.

Au Conseil Municipal  
de la Commune de l'Abbaye.

Monsieur le Syndic  
Messieurs les Conseillers Municipaux

Notre Société ayant acquis un nouveau terrain entre la glacière actuelle & les autres parcelles, qu'elle possédait déjà aux champs de l'Essert, demande en ce moment au Conseil d'Etat du Canton de Vaud la permission d'utiliser la grève de la Brent en face de ses propriétés, soit dans le but d'élever un nouveau monte-glace sur pilotis, dans le lac, soit de corriger & de redresser le chemin actuel de circulation, en le rapprochant de quelques mètres du lac, comme il est indiqué dans le plan ci-joint.

Le but de la présente.  
Monsieur le Syndic & Messieurs est de nous permettre cette correction de route & de bien vouloir accompagner notre requête au Conseil d'Etat, dont l'original est inclus dans la présente, d'un priavis favorable.

Il convient maintenant de s'arrêter tout particulièrement sur la fin 1882 et sur le début 1883, période très pluvieuse qui conduisit à des inondations dont le souvenir s'est gardé dans la mémoire populaire et dont les conséquences furent, outre l'élévation du niveau des lacs, conduisant à des dommages divers, à la destruction des installations industrielles de Bonport.

Le copie-lettres 1882-1884 l'un des six que nous avons en notre possession, nous renseigne.

*Le Pont, 26 décembre 1882*

*Monsieur le Président,*

*Une des choses de lesquelles je ne doute pas, vous tenez tout particulièrement à être tenu au courant, je suis sûr, de l'état de la glace sur le lac Brenet. Elle mesure aujourd'hui environ 12 centimètres d'épaisseur, elle est belle & limpide, sauf un demi-centimètre qui est quelque peu opaque. Comme nous avons eu de très fortes précipitations, la neige en rase campagne entrainé dans les tiges de mes bottes qui sont certes pourtant de bonnes dimensions. Maintenant il pleut plus ou moins fort depuis 24 heures, sans un seul arrêt qui eut permis de fermer un parapluie. Donc tout le lac Brenet est recouvert encore de 15 centimètres (mesure exacte) de neige fondue. A chaque pas on rencontre des trous plus ou moins grands qui traversent toute l'épaisseur de la glace, et mettent ainsi en communication le lac avec la couche d'eau supérieure. Comme le lac va monter sensiblement, il se peut donc, surtout si la pluie continue encore un jour ou deux, que cette couche supérieure de 15 centimètres aille toujours en diminuant. Quoiqu'il arrive, nous aurons de forts gels un moment ou l'autre et en trois ou quatre jours nous nous trouverons brusquement mis en face de 20 à 25 centimètres d'épaisseur de glace dont une partie sera probablement un peu plus opaque, un peu moins transparente que l'autre moitié. Il est donc à craindre que notre qualité ne sera pas tout à fait aussi belle que cette dernière année. S'il ne revient pas de neige par dessus, la rentrée pourra se faire aussi bien que l'année passée. Somme toute nous sommes encore dans de graves incertitudes qui ne seront résolues que quand les glaciers seront complètement remplis. Heureusement nous avons encore la moitié de notre grande glacière pleine de fort belle glace qui nous servira d'échantillon et que nous pourrons donner aux clients que nous sommes obligés de soigner particulièrement.*

*Dans la nuit d'avant-hier à hier il y a eu un immense incendie qui a brûlé une douzaine de maisons au Lieu & mis une vingtaine de familles à la merci de la charité publique pour quelques jours. Moi je n'ai absolument rien entendu et n'y ai pas été, ne pouvant être d'aucun secours après le feu. Nous avons passé la soirée de hier chez le Syndic à fêter Noël avec sa famille, cela*

*n'a pas fait de bien à Berthe qui est malade depuis bien des jours et a eu une bien mauvaise nuit, extinction de voix, violents maux de tête et du reste dans tout le corps. Ce temps humide est affreux.*

*Charles Cramer*

*Le Pont, 28 décembre 1882*

*Mon cher Gustave,*

*J'ai reçu avec plaisir hier au soir la petite lettre de Jeanne, ainsi que la copie de la tienne à oncle Henri. Je la trouve bien faite. J'ai écrit une petite lettre à Scherer et une à David accompagnant celle à David d'un vacherin. J'inclus une lettre au Président du poids public. Je ne l'ai pas copiée, pensant que vous ajouteriez au bas de la page le montant du billet de banque, vous n'aurez alors qu'à la copier et l'envoyer directement.*

*Je vais faire mon possible pour expédier 20 tonnes demain à David, quoiqu'il ne m'ait demandé que cinq aujourd'hui, mais la route de la Truite à la glacière est déjà sous l'eau et il faut bien se dépêcher pour pouvoir passer avant qu'il y ait trop de profondeur. J'enverrai également un wagon cette semaine à Mr Lugrin parce que nous allons être enfermés jusqu'à ce que le lac baisse. Dans ce moment pour aller de la glacière à la forge, les bottes de fer-blanc sont trop courtes pour nous protéger.*

*Un mur s'est effondré près du grand tunnel de Croy et les trains ne vont plus de Lausanne à Vallorbes, mais je pense que ce sera bientôt réparé. Si je ne suis pas trop misérable demain, je compte descendre à Croy. Je garde la convention de Luber et écrirai la lettre nécessaire que je vous enverrai vers le 12 janvier. Edgar demande frs 1000.- ... (fin de la page illisible)... du mois suivant comme nous le faisons généralement. Il ne me l'a dit qu'il y a un instant, les postes sont en complet désarroi. La poste du matin pour la plaine ne partant guère qu'une heure avant l'autre et ne revenant que vers le soir. Après trois jours de pluie, elle vient de cesser il y a quelques heures et le temps semble se remettre mais il est toujours très doux.*

*Moi j'ai attrapé de nouveau un fort rhume de cerveau. Berthe s'est de nouveau levée hier, mais elle a mal partout, heureusement que notre maison est encore à sec. La moitié de celles du Pont ont de 4 à 6 ou 8 pieds d'eau dans leurs caves. Si la glace ne couvrait pas toujours une bonne partie du lac et qu'il y eut des vagues, ce serait un désastre, car en peu d'heures notre route serait complètement dégradée.*

*Le petit ruisseau des Episats a enlevé quelques mètres de route et les communications avec Vallorbes ont été bien difficiles pendant longtemps et sont complètement arrêtées.*

*Quand il y aura du nouveau, je vous le ferai savoir. Ton frère Charles C.*

*Le Pont, le 4 janvier 1883*

*Monsieur Charles Vautier ingénieur à Lausanne,*

*Monsieur,*

*En réponse à votre honorée du 2 décembre 1882, je m'empresse de vous écrire ce que je me suis permis de vous dire hier de vive voix. Je ne vois pas qu'avec notre système actuel de monte-glace, il y eut aucun désavantage à relever le niveau de la voie ferrée de 30 centimètres au maximum. Cependant comme nous n'aimerions pas à diminuer le... de nos glaciers qui seront toutes fort élevées relativement à leur largeur, nous serons obligés de remblayer ou peut-être de placer de gros bois sous les traverses de la voie. Les murs en pierre du côté du lac devraient aussi être relevés de 20 à 30 cm depuis la gare jusqu'au bord du lac. Je ne sais dans quel rapport serait le coût de ces deux travaux avec les frais d'une quantité de déblais quelque peu moindre.*

*S'il n'y a pas trop de différence dans le prix, nous préférons, je crois dépenser l'argent pour remblais dans le lac, car je suppose que l'usage de ces terrains nous resterait.*

*Je ne redoute guère la vague sur le lac Brenet, car elle ne s'est produite que faiblement et même alors toujours dans le sens de la longueur du lac. La roche à Gahu protégera toujours les glaciers et la gare d'une façon très réelle. Je l'ai bien remarqué l'hiver dernier.*

*Le lac a plutôt baissé aujourd'hui, quoique ce soit à peine perceptible.*

*Les renseignements les plus exacts que j'aie pu obtenir, me portent à croire que nous sommes arrivés à deux pouces du niveau de 1817.*

*Si vous avez l'occasion de voir Monsieur de La..., envoyé sur les lieux par le Conseil d'Etat, il pourrait peut-être vous donner un avis plus éclairé que je ne puis le faire.*

*Du reste la Vallée a eu peur, elle l'oubliera peut-être aussi vite, mais néanmoins on prendra pendant quelques années plus de soin des entonnoirs que par le passé. La commission ayant de l'argent en caisse, elle l'emploiera tout au moins.*

*Recevez cher Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.*

*Ch. Cramer*

*Le Pont, le 6 février 1883*

*Monsieur Masson Banquier à Lausanne,*

*Monsieur,*

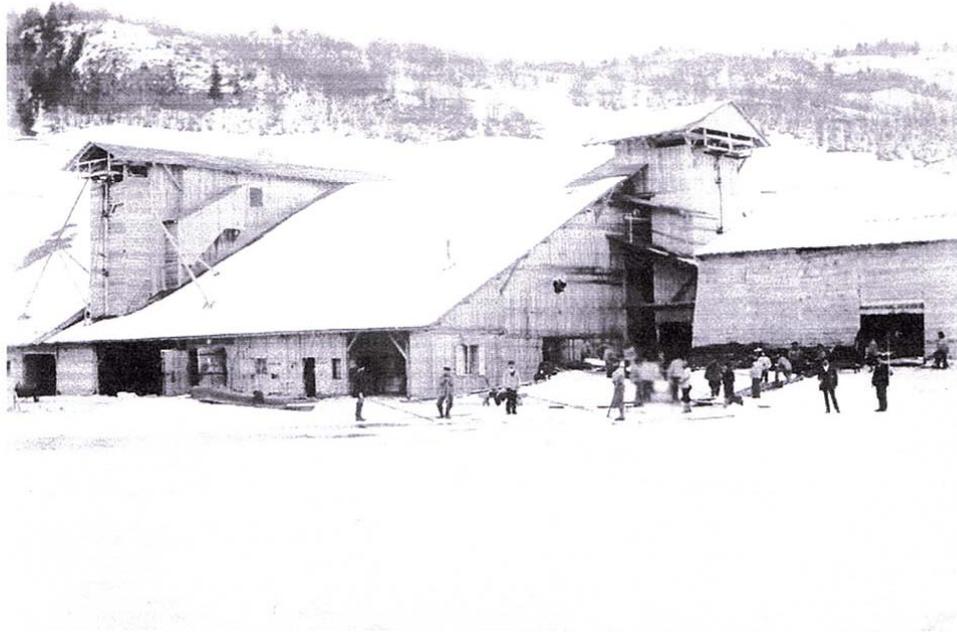
*Lors de mon dernier passage à Genève, vous m'aviez quelque peu fait entrevoir votre visite au Pont. Je pense que vendredi nous aurons terminé de remplir la glacière et notre baraquement construit l'année dernière.*

*Si donc vous désirez une fois jeter un coup d'œil sur le fonctionnement de nos monte-charge, de nos glissoires, etc. afin de pouvoir vous rendre compte de notre manière de rentrer la glace, je désirerais beaucoup, si cela ne vous dérange pas trop, que vous puissiez venir nous faire une petite visite demain ou après-demain au plus tard, surtout si le temps est aussi engageant qu'aujourd'hui.*

*Madame Cramer étant au lit, je regrette de ne pas pouvoir vous recevoir simplement chez moi, comme je l'aurais désiré, mais nous trouverons cependant à manger dans le village, soit pour vous, soit pour quiconque vous pourriez engager à vous faire compagnie dans cette petite expédition.*

*Agréez, Monsieur, mes respectueuses salutations.*

*Chs Cramer*



Les glacières au début de 1883. Le niveau du lac Brenet est si élevé qu'il ne fut pas nécessaire d'utiliser les rampes d'accès prévues pour conduire la glace du lac au pied même des bâtiments où elle peut être prise en charge pour être hissée au monte-charge dans les différents locaux. Ce niveau très élevé des eaux, s'il posa quelques problèmes de transport, dut par contre faciliter de singulière manière la récolte.



Une autre vue de cette récolte de janvier 1883. Qu'elle se soit achevée en janvier prouve que le niveau élevé du lac la facilita grandement. La glace, en été, étant toujours à descendre sur Croy, nous sommes donc toujours encore en plein dans l'époque héroïque qui précéda l'arrivée du chemin de fer. Le monte-charge se trouve sauf erreur à l'arrière, entre les deux bâtisses. Un second de ces engins devait lui aussi se trouver à l'intérieur de la « cage » visible sur le bâtiment principal de gauche de la page précédente. Tout un système de coulisses ou glissoires intérieur devait permettre de répartir la glace dans les différents locaux et aux différents niveaux.

SOCIÉTÉ ANONYME  
POUR  
L'EXPLOITATION de la GLACE

DES  
Lacs de la VALLÉE DE JOUX (Suisse)

ET DU  
Lac MALAGUET (Hte-Loire)

SIÈGE SOCIAL: 14, rue de Hollande (Genève)

SIÈGES D'EXPLOITATION:  
Le Pont (Vaud) & Malaguet (Hte-Loire)

Adresse pour télégrammes: GLACE SUISSE, GENÈVE

SUCCURSALE DE PARIS

DIRECTION: boulevard Sébastopol, 37  
Le Directeur reçoit les Mardis et Vendredis, de 9 1/2 h. à 11 h.

DÉPÔTS:

Rue Bouchardon, 1 (Porte Saint-Martin)  
Rue Grange-Batelière, 16 (Faubourg Montmartre)  
Rue de Ponthieu, 75 (Champs-Élysées)  
Rue Cardinale, 2 (Saint-Germain des Prés)

Genève le 2 juin 1883

À la Municipalité  
de Vallorbes

Monsieur le Syndic,

Nous avons l'honneur  
de vous informer que le rapport des experts, relatif  
aux dommages causés aux forêts communales par  
les études du tracé de chemin de fer rive droite  
de l'Orbe, vient de nous parvenir.

Conformément aux conclusions du  
rapport, nous vous adressons d'autre part:  
Fr. 190.- pour indemnité fixée par les experts  
" 15 coût du dit rapport  
Fr. 135.- en un paquet, valeur déclarée.

Veuillez nous accuser réception de  
cette somme. Et agréer Monsieur le Syndic,  
l'assurance de notre haute considération.

SOCIÉTÉ ANONYME  
DE L'EXPLOITATION DE LA GLACE  
DES LACS DE LA VALLÉE DE JOUX (SUISSE)  
ET DU LAC MALAGUET (HTE-LOIRE)  
LE PRÉSIDENT

Just Tramer

Septembre 1883

Mémoire sur la Société anonyme pour l'exploitation de la glace des lacs de La Vallée de Joux

La Société pour l'exploitation de la glace des lacs de Joux en Suisse, constituée en capital de 500 000 francs entièrement versés, a donné pendant trois années des preuves de sa vitalité. Sa réputation n'est plus à faire, il suffit de consulter le tableau de ses ventes, soit à Paris, Lyon, Genève, soit dans le centre et le midi de la France, pour s'assurer qu'elle est en possession d'une forte et nombreuse clientèle.

La fabrication de la glace artificielle où certaines gens ont cru voir la ruine prochaine du commerce de la glace naturelle, bien loin de nuire à celui-ci, devient pour lui un puissant allié.

Un mot suffit pour prouver notre dire. Nos plus forts clients sont eux-mêmes fabricants de glace artificielle. Ceci s'explique aisément par la généralisation de l'emploi de la glace, généralisation dont rien ne permet de prévoir la limite.

Sans être encore parvenu à tenir en Europe la place qu'il occupe dans d'autres contrées, le commerce de la glace tend à se développer chaque jour, d'une part avec l'augmentation croissante des brasseries et distilleries, et de l'autre avec les habitudes du bien être qui augmentent sans cesse dans toutes les classes sociales.

Le commerce considérable auquel cet article donne déjà lieu n'a donc pas à compter avec les fluctuations du goût et de la mode, dont dépendent tant d'autres industries. Cet article rentrant en outre dans la catégorie de consommation, ne se traite qu'au comptant et avec une clientèle offrant pour ces raisons toute sécurité commerciale.

La glace n'est pas seulement une matière dont l'énorme volume relatif renchérit et complique la manutention et le transport; elle est encore exposée à la diminution provenant de la fonte, diminution qui est fonction directe de la distance qu'elle a à parcourir.

Il arrive évidemment un moment où ces facteurs réunis amènent la marchandise à un prix qui la rend aussi inabordable à l'acheteur que peu fructueuse pour le vendeur. C'est là que se trouve la distance, limite à laquelle peut se faire l'exploitation.

Le moyen de reculer cette limite le plus possible, se résume évidemment en deux points:

1o Réduire la manipulation et les transbordements à un minimum, ce qui ne peut s'obtenir que par la proximité d'une voie ferrée permettant le chargement en glacière même, sur wagon, à la condition toutefois de posséder, comme c'est notre cas, une mécanique de première qualité.

2o Diminuer les distances kilométriques dans la mesure du possible, en rapprochant le point de production du point de consommation. Ceci implique l'obligation de bien choisir les champs d'exploitation. Cette double condition dont la non observation a entravé le développement d'un grand nombre d'entreprises analogues, est remplie d'une façon parfaitement satisfaisante par la société de la glace de Joux.

Cette entreprise est en effet en possession de trois différents sièges d'exploitation.

Le premier commande le centre de la France, sans en excepter Lyon. Lac de Malaquet, Hte Loire.

Le deuxième Marseille et le littoral. Étangs de la Roche des Arnauds de la Fressinouse Montmaur et Glacier de la Grave.

Le troisième commande Paris, l'Est de la France et la Suisse. Lac de Joux et Brenet.

1o Le lac de Malaquet, département de la Haute-Loire, a une superficie de 22 hectares dont la congélation est régulière chaque année, grâce à une altitude de plus de 1000m. Les eaux maintenues par des écluses à un niveau constant permettant la construction de glacières en contre bas, très avantageuses et économiques pour l'emmagasiner de la glace.

Le lac est situé à un kilomètre de la ligne transversale Genève - Bordeaux et à 150 mètres seulement de la ligne Ambert - Darsac, toutes deux actuellement en construction. Nous nous sommes assurés la possession de ce lac pour une période de 45 ans.

2o La société s'est assurée également l'exploitation des étangs situés à proximité immédiate des stations de la Roche des Arnauds de Montmaur et de la Fressinouse, sur la ligne de Gap à Embrun, dans les hautes Alpes et des glaciers naturels de la grave comme réserve.

La société s'est même substituée aux anciens propriétaires pour un contrat annuel de 6000 tonnes, avec une importante maison de Marseille.

3o Enfin, outre ces deux acquisitions toutes récentes, la société à son siège d'exploitation primitif au Pont, Vallée de Joux, Suisse, relié par une route de première classe à la station de Croy (ligne Lausanne - Pontarlier - Paris).

La société possède le droit exclusif d'exploitation des lacs de Joux et de Brenet, s'étendant sur une longueur totale de 9 kilomètres et d'une largeur de 1 kilomètre environ, pour une durée de 80 ans.

Ces deux lacs, situés à une altitude de 1009 mètres, n'offrent pas, dans les 150 dernières années, un seul exemple de congélation insuffisante. La position des glaciers, tant définitives que temporaires, déjà construites, permet d'y emmagasiner au besoin jusqu'à 40 000 tonnes dans de si bonnes conditions que la fonte est réduite à un minimum. C'est principalement sur Genève, Lyon et Paris que sont dirigées les expéditions de cette provenance, la Société se conformant au principe énoncé plus haut de répartir à chacune de ses branches, le champ d'exportation qu'elle peut desservir le plus facilement et avec le moins de frais.

Une glacière réserve établie à la gare de Bercy-Conflans permet d'assurer un service régulier à notre succursale de Paris pour alimenter, soit notre clientèle dans cette ville, soit les cinq dépôts que nous avons installés :

Rue Bouchardon, 1.

Rue Grange-Batelière, 16.

Rue de Ponthieu, 70.

Rue Cardinale, 2.

Place Clichy, 4.

et qui fonctionnent à notre pleine satisfaction.

La place de Paris était fournie avant notre arrivée par diverses compagnies : Les glaciers de St Ouen, celles du système Raoul-Pictet, celles du système Linde, les petits Montblancs, etc.

Toutes ces différentes entreprises ont été graduellement englobées par la société des glaciers de Paris, évidemment dans l'intention de créer un monopole pour la vente, quoique cette société soit certainement plus ou moins tributaire de l'étranger pour la production.

En définitive il ne reste plus en présence sur la place de Paris que la société des glaciers de Paris et notre Société plus connue à Paris sous le nom de glaces Suisses.

La qualité supérieure de nos produits nous a permis de nous y créer une importante clientèle bien que nous ayons constamment maintenu nos prix de vente au-dessus de ceux de nos concurrents.

Vu la pénurie de glace qui a régné ces deux dernières années, ceux-ci

ont même été forcés de recourir à la glace de Norvège qui, si elle satisfait le client par sa beauté, désole en même temps le vendeur par la cherté de son prix de revient.

Il s'en suit que dans les années où il sera possible aux glaciers de Paris de récolter dans les environs la presque totalité de la glace qui leur est nécessaire, leur clientèle aura désormais plus de peine à se contenter du produit de qualité inférieure mis ainsi à sa disposition et viendra toujours plus à nous.

Malgré de si favorables conditions de débouchés, l'entreprise du Pont butte, tant que le mode actuel de transport est le seul mis à sa portée, contre des difficultés autrement sérieuses que celles qui pourraient contrarier le développement de celles de Malaguet et des Hautes-Alpes, et nous allons nous efforcer de faire comprendre pourquoi.

Le commerce de la glace, nous avons dit en commençant, rencontre deux difficultés, la fonte et la cherté des transports.

Pour Malaguet et les Hautes-Alpes, qui vont être ou qui sont déjà desservis par des voies ferrées, ces obstacles tombent presque d'eux-mêmes. La société rendant sur wagon ses produits à la gare du départ, on a à redouter que de faibles déchets sur un parcours de quelques minutes qui, en raison de sa brièveté même, peut être franchi un grand nombre de fois par jour par les mêmes camions; donc économie dans la marchandise, dans les frais de charrois et dans le capital consacré au matériel roulant.

Au Pont, par contre, nous nous trouvons en présence d'une route de 16 kilomètres, franchissant un col du Jura, ce qui équivaut à dire que de chaque côté l'ascension est rude.

Les voitures sont beaucoup plus éprouvées par ce travail, car elles ont à rouler jour et nuit, par des chemins assez accidentés pour nécessiter l'emploi du double frein. Il faut en outre un nombre de chars beaucoup plus considérable, stationnant à différents relais, pour éviter toute interruption dans les expéditions.

Mais là n'est pas encore la pierre d'achoppement du transport; ce sont les attelages qui nous créent les plus grosses difficultés.

La Société jouit d'un contrat avantageux passé avec un entrepreneur qui reçoit tant par tonne de glace pesée à la gare de Croy, et non au départ des glaciers, de façon que la marchandise réellement vendue est seule grevée des frais de transport.

Cet homme est bien obligé, par son cahier des charges, d'accepter des expéditions journalières illimitées, mais les ressources d'un camionnage en pays de montagne ont forcément des bornes; on ne crée pas du jour au lendemain, et pour une saison dont l'activité maximum ne dépasse pas 4 ou 5 mois, on ne crée pas, disons-nous, des équipes d'hommes et de chevaux en nombre infini, puisque la morte-saison nécessite de nouveau leur suppression à brève échéance.

Notre entrepreneur avait cet été soixante-quinze camions et attelages complets, dix-huit heures par jour sur la route, et cependant nous avons dû refuser un grand nombre de commandes, faute de pouvoir les expédier.

A Paris même, nous avons dû hausser nos prix du 30% afin de ne pas avoir plus de clients que nous n'en pouvions matériellement servir, bien qu'ayant de la glace en magasin.

Outre la cherté de ces transports en voiture, qui, nous l'avons dit, exigent un matériel roulant et un matériel protecteur considérables, tel que bâches, cadres, etc., et élèvent le prix de la tonne rendue à Croy dans une forte proportion, nous avons encore à compter avec la fonte et la brisure.

Durant la saison actuelle, à cause du mauvais état de la route de la route défoncée par les pluies et par notre circulation incessante, nous avons eu des déchets par la fonte s'élevant jusqu'au 50%.

Cette pénurie de camions et d'attelages nous est devenue excessivement préjudiciable, car en définitive nous n'avons souvent expédié que des demi-voitures, jusqu'à leur arrivée en gare, elles n'étaient plus qu'à moitié pleines. Voilà donc une saison tout particulièrement favorable à notre industrie. Et pourtant nous avons été loin de retirer tout le bénéfice que nous étions en droit d'en attendre, et cela uniquement à cause du mode de transport actuel, suffisant pour un début, mais qui n'est certainement plus en rapport avec l'extension qu'ont prise nos affaires.

Note. Il est indispensable de rappeler ici que la glace ne se traite que par très grosses quantités; un contrat de 3000 tonnes par exemple, qui n'a rien de très extraordinaire, représente en effet 375 wagons de 8 tonnes.

Quant à la brisure, on nous saura gré d'expliquer que lors de la récolte, la surface des lacs est découpée en longues bandes par des charries à glace; ces bandes sont amenées jusqu'aux chantiers sur la rive, débitées alors en losanges, à peu près comme de la parquetterie, puis emmagasinées

en glaciers par un système combiné de plans inclinés et d'élévateurs américains. Une fois en glaciers, la glace est empilée régulièrement jusqu'à la toiture. Par la manipulation à la sortie, une assez forte proportion de glace, 20 % au moins, est rendue inutilisable dans les conditions actuelles.

Il serait erroné de se représenter cette brisure comme de la glace pulvérisée, et par conséquent sans valeur; ce sont au contraire d'assez gros fragments qui, tout en étant utilisés de préférence par le consommateur, puisqu'il n'emploie d'ailleurs les gros blocs qu'une fois sectionnés, ne peuvent cependant s'expédier par voiture à cause de leur plus grande sensibilité à la fonte.

Le fait même du camionnage offre encore un nouvel inconvénient; il nous empêche de vendre en hiver de la glace prise directement au lac sans lui faire subir l'emmagasinage, ce qui est une source précieuse de débouchés.

Le client aime beaucoup ce genre d'affaire, car il paie meilleur marché une marchandise qui n'est grevée de nuls autres frais que le changement direct sur voitures amenées au lac même et le déchet de route sur camions et wagons est nul comparé à celui qui se produit durant les chaleurs de l'été.

Ces considérations nous ont paru assez sérieuses pour en faire une étude approfondie; les problèmes à résoudre étant ceux-ci:

- a) Rendre possible l'expédition en quantités illimitées, soit en hiver, soit en été.
- b) Réduire les déchets de fonte et de brisure à un minimum.
- c) Abaisser dans la mesure du possible les frais énormes, directs ou indirects, du transport par voitures.

Après examen, La Société a reconnu que le seul moyen de remédier à tous ces inconvénients, consiste dans l'établissement d'une voie ferrée reliant le Port au point le plus rapproché de la ligne Lausanne-Pontarlier-Paris.

Au moyen d'un chemin de fer, tous les obstacles sont en effet aplanis. Les frais de transport et de manipulation réduits à un minimum et l'expédition possible en tous temps. Il s'agissait de considérer ce projet à trois points de vue:

1o Point de vue technique

2o Point de vue des mesures à prendre pour s'assurer le

concours du gouvernement et de la population.

3<sup>o</sup> Point de vue financier.

1<sup>o</sup> Le point de vue technique a donné lieu à de longues études et à de longues et nombreuses controverses. La nature montagneuse du terrain, la rigueur du climat et la brièveté du tronçon étaient autant de facteurs importants dont on avait à tenir compte.

Une première étude a eu pour but d'examiner les avantages du système à crémaillère dit Riggerbach, tel qu'il fonctionne au Righi. Le système offrait l'avantage de pouvoir gravir les rampes très fortes et d'abrèger par conséquent la longueur de la voie à établir. En revanche la difficulté d'un déblaiement parfait de la voie et partant de la crémaillère lors des abondantes chutes de neige qui se produisent chaque hiver, difficulté jointe à l'inconvénient de faire construire un matériel spécial pour une distance aussi courte, avec rupture de charge à la jonction, l'ont fait abandonner.

Notre attention s'est ensuite portée sur la possibilité d'établir une ligne à voie étroite. Les frais de premier établissement sont en effet moins grands, les pentes peuvent être plus fortes, les rayons de courbe plus réduits que dans le système à voie large, moins la nécessité d'un transbordement à la gare de jonction, subsistant toujours, malgré le palliatif proposé par un ingénieur compétent, qui consisterait à placer les wagons d'une ligne quelconque sur des chariots plateformes, roulant sur voie étroite, quitte à les remettre sur les rails ordinaires une fois parvenus au terme du tronçon.

Nous avons également dû renoncer à ce mode de construction à cause de l'énorme point mort que nous aurions eu constamment à remorquer sous forme des dits chariots.

Considérant toutes choses, nous nous sommes arrêtés au système d'une ligne à voie ordinaire, avec écartement normal des rails, système qui évite les manipulations, supprime toute rupture de charges et tous délais dans la réexpédition des wagons à partir de la jonction et évite également la construction d'un matériel spécial puisque les wagons de la Suisse occidentale restent à notre disposition comme par le passé.

Un corps d'ingénieurs a été chargé d'établir, sous l'habile direction de M. Voutier, de Lausanne, le tracé de la voie avec devis estimatif et définitif, et cette entreprise a été amenée à bonne fin après

dix-huit mois de travail.

Les plans et devis exécutés par ces Messieurs de la Cie de la Suisse occidentale et du Simplon, après examen approfondi et sur leur préavis, le conseil d'administration de cette compagnie nous a offert de se charger de la construction de la ligne, aux conditions énoncées dans notre devis.

Le coût de la ligne est évalué à 1 500 000 francs; la durée des travaux serait de 18 mois à peine; les expropriations faciles et peu importantes, le tracé parcourant sur une notable étendue des terrains de peu de valeur, concédés à bas prix par l'état et les communes.

20 Les mesures à prendre pour s'assurer le concours du gouvernement et des populations, ont été considérablement facilitées par les dispositions bienveillantes que le gouvernement et les communes n'ont cessé de montrer à notre Société.

Le conseil d'Etat Vaudois se proposait d'établir une route de 1ère classe reliant la Vallée de Joux à Vallorbes, également sur la ligne Lausanne-Portarlier-Paris, point voisin de notre jonction présumée.

En face de notre proposition de construire une voie ferrée dont l'établissement serait tout autrement utile qu'une route pour cette région, les conseils communaux n'ont pas hésité et c'est sur leur préavis que le conseil d'état a décidé d'affecter à la construction de la ligne, sous forme de subvention la somme qu'il destinait à l'établissement de la route, et même au-delà, soit 360 000 francs. Les communes de leur côté nous ont garanti une subvention de 140 000 francs, soit ensemble 500 000 francs à fonds perdus, le tout payable à la Caisse de l'Etat.

Le Conseil fédéral Suisse nous a accordé la concession de la voie ferrée Pont-Vallorbes pour une période de 80 ans.

Nous avons pu en premier lieu obtenir pour notre tronçon l'application des tarifs les plus élevés qu'autorise la loi de 1878 sur les chemins de fer, puis sur nos représentations faisant ressortir que le peu de développement du tronçon et la cherté relative de sa construction ne pouvait rentrer dans la règle générale, il nous a été accordé une élévation supplémentaire.

Ce point avait pour nous son importance, car ayant l'intention de vendre la glace sur wagons pris au Pont, le transport sur notre ligne se ferait aux frais de l'acheteur et une augmentation quelconque de tarif

accroîtra à notre profit le revenu de la voie ferrée.

3o Le point de vue financier. Pour apprécier les résultats financiers de l'entreprise, il est nécessaire de se rendre compte du prix de revient de la tonne de glace prise sur wagon à la gare du départ du chemin de fer projeté.

La Société se basant:

- a) Sur le chiffre de ses affaires actuelles.
- b) Sur une diminution de 50 % dans ses futurs prix de vente.
- c) Sur les demandes qu'elle n'a pas pu satisfaire.

est assurée d'une vente annuelle minima de trente mille tonnes, dont 10 000 tonnes vendues en hiver à 5 francs, laissant un bénéfice de 4 francs 50 centimes par tonne

45000

et 20 000 tonnes livrables en été, à 10 francs, laissant un bénéfice de 5 fr. 80 par tonne

116000

Ensemble, francs

161000

Cette année nous vendons 10 000 tonnes au prix moyen de 20 fr. On voit donc que rien ne nous force à descendre aux minimas qui servent de base au calcul précité.

Un bénéfice de 161000 francs est donc assuré par la seule exploitation des lacs de Joux.

Indépendamment de ce bénéfice réalisé par la vente de la glace, il faut tenir compte du rendement du chemin de fer.

Le rendement brut de la ligne, contrôlé par le service commercial de la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon est basé sur l'importation et l'exportation actuelles de la contrée, s'élève à

auxquels il faut ajouter les voyageurs pour

frs 140000

5000

la glace transportée pour		<u>75000</u>
Ensemble	Frs	<u>240000</u>

Les frais d'exploitation et d'entretien suivant les données fournies par le service de traction S.O.S. s'élèvent à

Frs 51000

Le chemin de fer laisse un bénéfice net de

Frs 186000

C'est donc un bénéfice d'ensemble trois-cent-quarante-sept-mille francs

Frs 347000

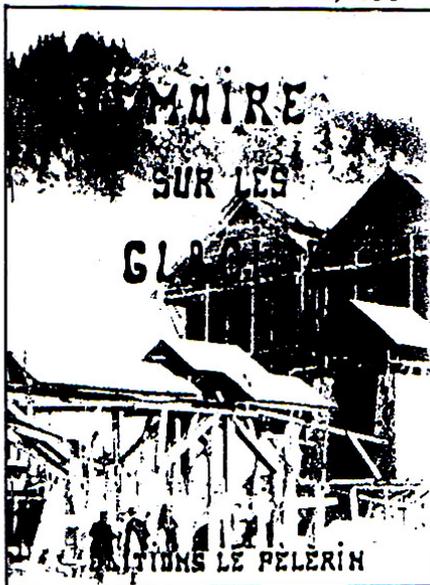
que la Société réalise annuellement au Pont, après la mise en activité du chemin de fer projeté. Il faut en outre tenir compte des exploitations de Malaquet et des Hautes-Alpes, capables de vendre 10 000 tonnes chacune, soit 20 000 tonnes à 5 francs de bénéfice, soit 100 000 francs, dont nous ne parlons ici que pour mémoire.

Le service des obligations nécessaires à la création de cette ligne est bien loin d'absorber cette somme.

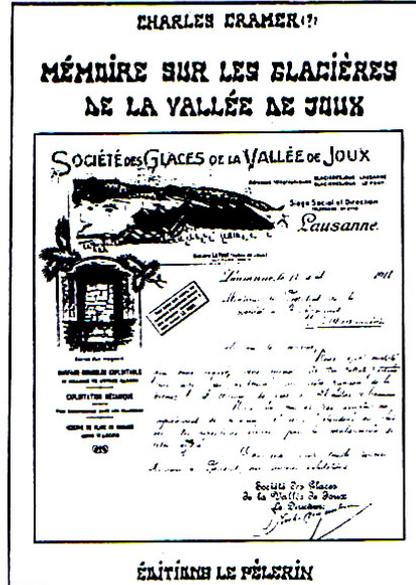
Les obligations trouvent donc déjà dans ces chiffres, toutes les garanties qu'ils peuvent désirer, et le gage hypothécaire reposant sur le chemin de fer, d'une valeur intrinsèque de 1 500 000 francs qui leur est assuré, constitue pour eux un placement de premier ordre.

Texte reproduit dans  
Septembre 1883. les 2 brochures ci-dessous.

Etudes et documents 13, 1982



Etudes et documents 13, r. 1986



<i>la glace transportée pour</i>		<u>75000</u>
<i>Ensemble</i>	<i>Frs</i>	240000

*Les frais d'exploitation et d'entretien suivant les données fournies par le service de traction S.O.S. s'élèvent à*

	<i>Frs</i>	<u>54000</u>
--	------------	--------------

*Le chemin de fer laisse un bénéfice net de*

	<i>Frs</i>	<u>186000</u>
--	------------	---------------

*C'est donc un bénéfice d'ensemble*

	<i>Frs</i>	347000
--	------------	--------

*trois-cent-quarante-sept-mille francs*

*que la Société réalise annuellement au Pont, après la mise en activité du chemin de fer projeté. Il faut en outre tenir compte des exploitations de Malaquet et des Hautes-Alpes, capables de vendre 10 000 tonnes chacune, soit 20 000 tonnes à 5 francs de bénéfice, soit 100 000 francs, dont nous ne parlons ici que pour mémoire.*

*Le service des obligations nécessaires à la création de cette ligne est bien loin d'absorber cette somme.*

*Les obligations trouveront donc déjà dans ces chiffres, toutes les garanties qu'ils peuvent désirer, et le gage hypothécaire reposant sur le chemin de fer, d'une valeur intrinsèque de 1 500 000 francs qui leur est assuré, constitue pour eux un placement de premier ordre.*

*Septembre 1883.*

Texte non signé, mais du probablement à Charles Cramer, directeur commercial des glacières du Pont.

### Berger pour qui cette fête...

On se souvient avoir lu dans la précédente brochure consacrée aux glacières, reproduction d'un article de la FAVJ du 24 février 1881, le compte-rendu d'une grande fête donnée par l'entreprise à la fin de ce qui constitua donc la seconde récolte, en remerciements au labeur titanesque de tous les employés. Cortège le long de la rue unique du village, puis banquet à l'Hôtel de la Truite. Le tenancier, Edgar Rochat, sur les dents... Musique, discours, chants, se succédèrent dès lors sans interruption.

Est-il possible que la photo ci-dessous témoigne de cette fête ?



Photo illustrant la fin de la récolte 1883-1884. Il y a très peu de neige. Nous sommes sur les grèves du lac de Joux. Les quais n'ont pas encore été reconstruits. A l'arrière, aux abords des maisons, un chenit pas possible qui est bien de cette époque, où le village commence à être chambardé en tous sens. La construction des glacières a donné le branle à ce vaste mouvement de constructions et d'aménagements tous azimuts. Le Pont va s'en trouver presque entièrement transformé. Ceux qui souhaitaient le progrès, allaient être servis au-delà de toute espérance !

Signalons encore ici que les copie-lettres, pour début 1883, parlent souvent de nouveaux travaux en vue de donner plus de place à l'entreposage de la glace. Nous ne disposons d'aucune photo nous montrant cet état, qui serait donc ainsi intermédiaire entre celui de 1883 et celui de 1887, année où les anciennes glacières furent détruites pour laisser la place à de nouveaux bâtiments.

Inventaire dressé au 1er mai 1885

Inventaire fait à la gare de Croy sur feuille séparée	440.-
80 glissoirs presque tous ferrés à 15.-	1200.-
11 plantes de sapin	85.-
24 bases en pierre	55.-
8 échelles à glace ferrées	95.-
bateau	25.-
petit tombereau	25.-
grand tombereau	60.-
plateaux de fayard	400.-
fourneau et marmite à huile	50.-
trétaux et banchets	100.-
échelles	60.-
machine pour enfoncer les pilotis	200.-
50 cadres à 25.-	1250.-
pontons pour la rentrée de la glace	280.-
sciure	300.-
frêne pour roue (de Monthey)	100.-
chêne, montants et traverses pour caisses de chars	180.-
12 moyeux ferrés à 6.50	75.-
1 tour à bois	15.-
machine à percer le fer	130.-
la forge et son équipement	1000.-
boutique des charpentiers avec engins et outillage	600.-
3 grands falots, lampes et lanternes	20.-
1000 rayons de roue fabriqués	100.-
vieilles caisses de char	20.-
barraquement devant le monte-charge neuf	300.-
vieux traîneaux et pelle à neige	10.-
7 traîneaux à 45.-	315.-
1 triangle	25.-
1 cloche	50.-
bureau, fourneau, armoire, casier, presser à copier, etc.	100.-
6 poulies et 2 moubles	100.-
différents paquets de cordage	30.-
1 pièce toile jute	70.-
chaînes	50.-
hache à marquer le bois	15.-
caisse à gravier et civière	5.-

220 crochets à glace à 2.50	550.-
1 planche noire	5.-
8 grandes scies à glace montées à 15.-	120.-
2 petites à 5.-	10.-
20 paires de bottes de fer blanc	200.-
collection de palonniers	50.-
moule à glace	45.-
harnais à colliers, couverture, etc. pour cheval	60.-
caisse à avoine	15.-
50 pelles à 2.50	125.-
12 gaffes à 2.-	24.-
12 bonnes pioches à 3.-	36.-
12 ferrets à 5.-	60.-
rablais, violons, etc.	15.-
7 haches à 3.-	20.-
3 crics	150.-
3 petites gaffes au bureau	10.-
2 fûts et une bonbonne, graisse et huiles	100.-
1 cheval	1000.-
7 chars neufs à 500.-	3500.-
40 chars neufs à 350.-	14000.-
19 chars neufs à 250.-	4750.-
45 bâches à 10.-	450.-
3 plaques à marquer les bâches	30.-
2 brouettes	20.-
perches et vieux bois	60.-
1 machine à scier la glace sur rails	
1 charrue à glace	
1 pompe à incendie et 60 mètres de tuyau	
	<u>33630.-</u>

Note: les 3 derniers articles n'ont pas été taxés.

Baptiste Dassetto

Le plus illustre des employés et collaborateurs des Glacières du Pont. Participera à la construction du chemin de fer Le Pont - Vallorbe, mais surtout organisera les transports pendant toute la période héroïque des glacières du Pont à la gare de Croy.

On retrouvera cet homme au caractère étonnant et détonnant dans les extraits de lettres qui suivent. On le découvrira mieux encore dans un texte de notre précédente brochure, texte extrait de l'ouvrage: Cento Anni di Storia Italiani & Nord vaudois, Yverdon, 2001.

# BAPTISTE DASSETTO

ENTREPRENEUR  
DE  
TRAVAUX PUBLICS  
ET TRANSPORTS

AU PONT  
Vallée de Joux  
Canton de Vaud, Suisse.

COMMERCE  
DE  
VINS D'ITALIE  
ET SAUCISSONS DE BOLOGNE

*M. A la commune de l'Abbaye Doit.*

Le Pont, le 23 Avril 1885

Imp. Reber-Kron, Neuchâtel.

1884					
Avril	11	Course de deux chevaux pour transporter la Pompe du Pont à l'incendie des Biaux chez les Bouvrot. pour deux chevaux par <del>deux</del> les deux premières primes.			10.-
					10.-
					20.-
Approuvée le 24 Avril 1885 Emile Rochat-Kouquing Capitaine des pompiers					

*Abbaye de St-Trigone  
à 11  
M. Rochat-Kouquing  
le 24 Avril 1885*

Pont, 12 juillet 1882

Monsieur Michellod expéditeur à Croy,  
Monsieur,

Inclu un bulletin de 12 chars pour Paris et un de huit chars  
2 wagons pour Genève.

Je suis extrêmement étonné de la manière de faire de Mr.  
Dassetto car ce qui est convenu doit être convenu, pour nous  
nous ne pouvons pas sortir de là ? Le pesage doit toujours  
se faire dorénavant comme du passé arrondir par et et par 10  
et du reste nous verrons Monsieur Dassetto aujourd'hui avec  
lequel nous en causerons.

Quant à Rochat c'est donc une affaire entendue pour f. 1.-  
par wagon pour faire le même travail que précédemment.

Je vous présente Monsieur mes civilités respectueuses.

Edgar Rochat directeur

\* \* \*

Le Pont, Lundi 17 juillet 1882

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint la note de B.  
Dassetto pour la première quinzaine de juillet se montant  
à frs. 3230.30ct & deux autres petites notes. Les frs 8.- que  
Dassetto a payés à son chargeur de Croy Bolay sont une dépense  
occasionnée parce que Mr Perrin n'a pas eu de wagon à notre  
disposition pour charger les cadres malgré qu'il en fut averti  
48 heures à l'avance par moi-même. Ils ont donc du être péniblement  
déchargés de nos chars et empilés & ensuite retrans-  
portés dans les wagons.

Je reconnais comme juste le compte des autres frs 10.- con-  
tenus dans cette note. Je vous prie aussi de vouloir m'envoyer  
la somme de frs 100.80ct pour payer les autres notes de Rochat  
emballeur à Croy avec lequel je désire beaucoup liquider la  
position actuelle. Je lui fais baisser ses prix considérable-  
ment ou bien je trouverai quelqu'un d'autre pour le remplacer.  
Graduellement il a fait un peu d'ordre dans nos affaires de  
Croy, mais ce n'est pas sans peine. En tout donc Frs. 3350.00

Chs Cramer, inspecteur.

\* \* \*

Pont 19 Août 1882

Monsieur le Préfet du district d'Orbe à Orbe,

Monsieur le Préfet,

Nous avons bien reçu votre estimée du 18 écoulé. Nous vous  
remercions, Monsieur le Préfet, de votre avis, et je vous pro-  
met qu'à l'avenir nous ferons tout notre possible pour ne pas  
enfreindre à la décision de la haute autorité qui nous accorde  
la permission de travailler les Dimanches jusqu'à neuf heures  
le matin et depuis quatre heures le soir.

Veillez recevoir, Monsieur le Préfet, les sentiments de  
notre parfaite considération et de notre profond respect.

Edgar Rochat

Le Pont, le 22 août 1882, reçu la somme de 4100.- pour payer le voiturage de la glace de la première quinzaine d'août.

\* \* \*

Le Pont, le 1er septembre 1882, 2ème quinzaine d'août pour Dassetto, 3663 francs 40.

\* \* \*

Le Pont, le 6 septembre 1882.

...  
Dassetto m'a affirmé hier que Chaulmontet et Pagnet des Hôpitaux avaient vendu leur affaire de St Point pour frs. 20 000.- (je le savais), mais il ajoutait que c'était à la grande société millionnaire de Paris.

\* \* \*

Pont, 20 septembre. 2300.- pour payer la première quinzaine de septembre de transport de glace à Dassetto.

\* \* \*

Le Pont, 29 septembre 1882. La deuxième quinzaine de Dassetto se monterait à peine à 2000.-

\* \* \*

Pont 4 8bre 1882. Nous avons en autre notes à payer: 2ème quinzaine voiturage Dassetto frs. 1331.00

\* \* \*

Le Pont, 19 octobre 1882. Inclu la note Dassetto pour la lère quinzaine d'octobre se montent à mille quatre cents trois francs plus une note voiturage extra de frs 53.60 cts. Vous verrez qu'il fait une réclamation pour une note présentée par lui pour le chargement des cadres, et qui ne lui a pas été payée! Cette note vous a été envoyée à Genève et elle ne nous est pas revenue. Vous la retrouverez sans doute.

\* \* \*

Le Pont, 2 novembre 1882. Note Dassetto pour voiturage 2me quinzaine d'octobre: 1427.56 frs

\* \* \*

Le Pont, 4 novembre 1882

Mo Monsieur Dassetto, entrepreneur du transport de la glace du Pont à Croy

Monsieur,

Par la présente je viens vous formuler des plaintes fondées au sujet du retard que vous mettez, vous ou vos employés à arriver à destination de la gare de Croy avec nos chars de Glace qui quittent cependant assez tôt la glacière du Pont pour atteindre les trains respectifs à Croy pour leur destination définitive: Ce qui porte à notre société une perte d'argent considérable par le déchet que la Marchandise fait de plus en route et un préjudice énorme vis à vis de nos clients.

Sur la quantité, je vais vous citer deux exemples tout

récentset pour lesquels nous nous réservons tous droits de dommages et intérêts pour le préjudice que ces retards de transports peuvent nous avoir causés.

1er. Le Mardi 31 8bre dans la journée nous avons expédié de la Glacière sept chars de glace, quatre chars pour Paris et trois pour Orléans, à partir de Croy le 1er Novembre au 9h 44.

Or de ces sept chars partis dans la journée du 31 8bre, ils ne sont arrivés à Croy que le mercredi 1er Novembre à 8 h moins le 1/4 et malgré une grande activité de la part du personnel emballeur et déchargeur, les deux wagons n'ont pu être prêts pour 9 h 44. Le wagon de Paris seulement a pu partir tandis que celui d'Orléans est resté; il est parti au train de 1 heure après midi, ce qui n'empêche pas que malgré quelques heures de retard pour partir de Croy, la glace n'arrive à destination que 24 heures après à cause de la correspondance des trains sur toute la ligne qui ne se rencontre pas comme aux trains de 9 h 44.

2ème. Jeudi 2 Novembre dans la journée nous avons expédié de la glacière sept chars de glace soit trois pour Paris même train 9.44. Vendredi 3 Novembre et quatre pour Genève train 2 h après-midi... Vendredi 3 Novembre Jeudi soir sont arrivés à Croy Deux Chars et Vendredi matin à 10 h sont arrivés les cinq autres chars, l'expédition des trois chars pour Paris n'a donc pas pu être faite à 9 h 44, il manquait un char pour le compléter.

Voici encore 24 heures de retard pour ce wagon pour Paris.

Jugez vous-même, Mr. Dassetto, que rien que sur ces deux expéditions, outre le désagrément, la perte d'argent est considérable, la glace restant 24 heures à se fondre sur les quais des gares depuis qu'elle est pesée à Croy et dont vous retirez le prix du transport du Pont à Croy.

En conséquence de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur, de remédier le plus vite possible à cet état de choses sans cela nous serons forcés de vous faire subir des pertes d'argent incontestables.

Nous vous présentons, Monsieur, nos civilités respectueuses et empressées.

Edgar Rochat

chargée

\* \* \*

Le Pont, 17 novembre 1882. Note Dassetto pour transport de glace à Croy pendant la lère quinzaine de novembre, 956.92 cts

\* \* \*

Le Pont, 19 novembre 1882

Monsieur David Directeur à Paris,

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre carte du 17 écoulé nous demandant une diminution de quantité de tonnes de glace pour les prochaines expéditions; nous en prenons bonne note, seulement, l'expédition d'aujourd'hui 19 de Croy sera complète parce que dès hier matin nous avons transporté la glace sur des traîneaux pour l'Expédition d'aujourd'hui et quand j'ai reçu votre carte, tous les traîneaux, au nombre de huit, étaient déjà partis.

Monsieur l'inspecteur est absent depuis Vendredi matin, probablement il rentrera aujourd'hui.

Nous avons depuis jeudi une neige magnifique = 30 cm au moins. Les traîneaux vont très bien, seulement jusqu'à Vaulion, là c'est le désagrément de transborder sur les chars.

L'assemblée avec les Conseils municipaux de la Vallée a pleinement réussi; nos messieurs ont obtenu d'emblée sans difficultés ce qu'ils demandaient et dès lors je crois que tout marche à souhait, ce qui n'est pas dommage d'après toute la peine et l'activité qu'ils déploient pour cette question capitale de chemin de fer.

Je vous présente, Monsieur le Directeur, mes civilités les plus respectueuses.

Edgar Rochat

P.S: hier le 18 novembre 6 heures du soir nous avions llo en dessous de 0 (je dis onze) aujourd'hui il fait moins froid, il tombe de la pluie mélangée de neige, le thermomètre est à 0.

\* \* \*

Le Pont, 10 décembre 1882. Somme de frs 700.- pour parfaire au paiement de la 2ème quinzaine de Novembre écoulé (Dassetto, voiturage de glace).

\* \* \*

Le Pont, 12 décembre, lettre de Charles Cramer à Gustave. J'ai télégraphié à Dupontet ce matin en ces termes. Terrassement terminé. Dassetto sans ouvrage, routes excellentes, expédiez nous matériaux, lac gelé, votre présence nécessaire.

On peut presque prévoir le commencement de la récolte dans dix ou douze jours.

\* \* \*

Pour l'inondation de fin 1882 et de début 1883, voir la brochure: "Les pieds dans l'eau", le Pèlerin 1997.

\* \* \*

Le Pont, 17 janvier 1883

Monsieur Magnenat, boursier à Vaulion,  
Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser la somme de douze francs pour une amende prononcée par votre municipalité contre la Société de la Glacière au Pont.

Veillez, Monsieur le Boursier, m'en accuser réception.

Edgar Rochat

\* \* \*

Le Pont, 17 janvier 1883

Mon ami Magnenat,

Je suis chargé de te payer pour le compte de la Glacière la somme de cinquante sept francs 50 ct pour solde de ta note de fin décembre dernier pour location du fond de ta grange pour les années 1881 et 1882 ainsi que pour la location de cinq mois de l'écurie, échute au 31 décembre écoulé.

Nous comptons jouir de tes mêmes locaux et au mêmes prix

et conditions que du passé pour l'année courante 1883.

Je confirme le relevé... de vers moi la somme de cinquante que tu me redois pour le lait que je t'ai vendu cet été dernier.

Je t'envoie pour solde un mandat de poste de la somme de frs 7.50.

Reçois, mon Cher, mes salutations empressées.

Edgar Rochat, directeur de la Glacière  
au Pont.

P.S. Veuillez avoir la bonté de m'accuser réception avec la note incluse acquittée.

\* \* \*

Janvier 1883. Acompte pour le terrassement Dassetto 1000.-

\* \* \*

Le Pont, 16 février 1883

Monsieur Michellod à Croy,

Cher Monsieur,

Ci-joint bulletin de 3 chars pour l'infirmierie qui viendra chercher la glace dans ses propres chars ou bien que Dassetto conduira lui-même jusqu'à Orbe après que vous l'aurez pesée au passage.

David demande 6 tonnes qui doivent partir de Croy je pense demain soir, parce que nous faisons tous nos efforts pour vous faire parvenir 20 tonnes, soit 3 wagons, qui devraient en tout cas quitter Croy Dimanche à 10 heures.

Ces 20 tonnes sont à l'adresse d'un nouveau client que je vous prie d'aviser par télégraphe.

Monsieur Esparbès confiseur Fontainebleau.

Agréez, Cher Monsieur, mes cordiales salutations.

Chs Cramer, inspecteur.

\* \* \*

24 février 1883. Lettre de Chs Cramer à J. E. David directeur à Paris.

...

Vous comprendrez, Cher ami, qu'en hiver Dassetto ne peut pas avoir de sous-entrepreneur ni de relais entre le Pont & Croy et qu'il est obligé d'entreprendre d'autres travaux pour vivre. Il nous rappelle souvent - délicatement du reste - que son contrat lui donne 24 heures d'avertissement du chargement et qu'il en a besoin. Il est du reste plein de bonne volonté et fait ce qu'il peut, mais pour toutes ces raisons et d'autres encore trop longues à énumérer, nous n'avons pu lui refuser le chargement prévu aujourd'hui, soit 20 tonnes qui doivent partir pour Paris Lundi. A moins que nous ne recevions quelque autre commande dans la journée et alors elles seraient distraites de cette destination, ce qui serait bien ennuyeux d'autre part, parce que nous prenons déjà de la glace dans les hangars, ne pouvant plus expédier de la glace du lac comme je l'ai signifié officiellement au Conseil dans la première lettre adressée à cet auguste corps depuis une année. Toute autre clientèle est servie du lac directement.

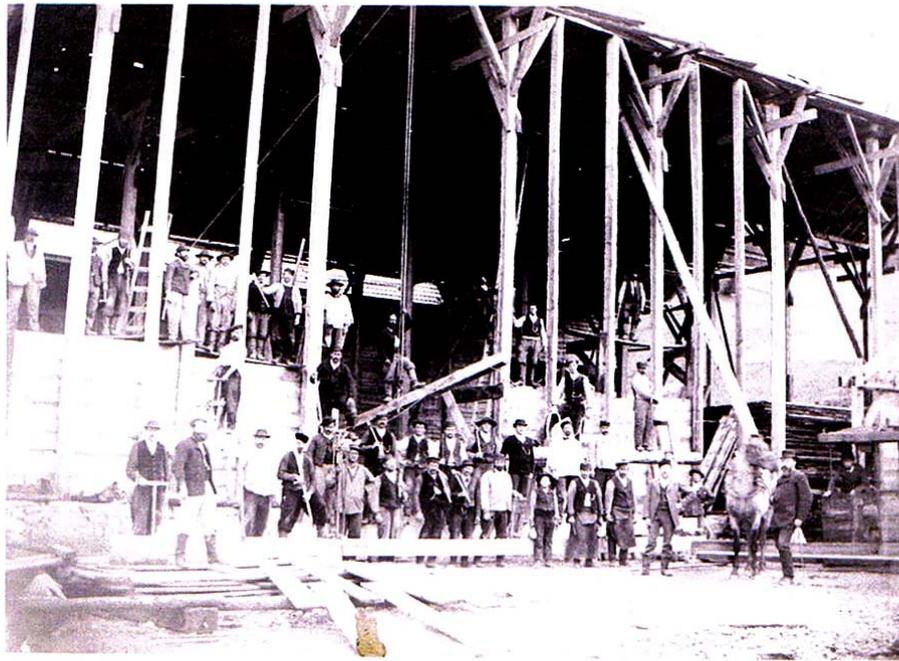
\* \* \*

L'année 1887 consacre la faillite de la société des glacières qui est alors rachetée par la Compagnie du Pont-Vallorbes qui ne tient pas, avec la disparition possible de cette entreprise si elle ne la reprend pas, de voir lui échapper l'essentiel de son roulage.

Les nouveaux bâtiments, soit les 7 entrepôts, furent reconstruits par la compagnie de chemin de fer Le Pont-Vallorbes. En témoigne ainsi Hector Golay (1891):

*Après sept ou huit années de travail la position financière obligea la Société des glacières à abandonner l'entreprise à la compagnie du Pont-Vallorbe, quelque temps après l'ouverture du chemin de fer. Cette dernière société dut faire de nouveaux sacrifices pour donner à l'entreprise les moyens d'extension nécessaires et le développement que comportait la situation nouvelle ; l'ancienne glacière fut démolie et plusieurs grands entrepôts, pouvant contenir 42 000 mètres cubes de glace (30 à 35 000 tonnes) prirent la place de l'ancien bâtiment.*

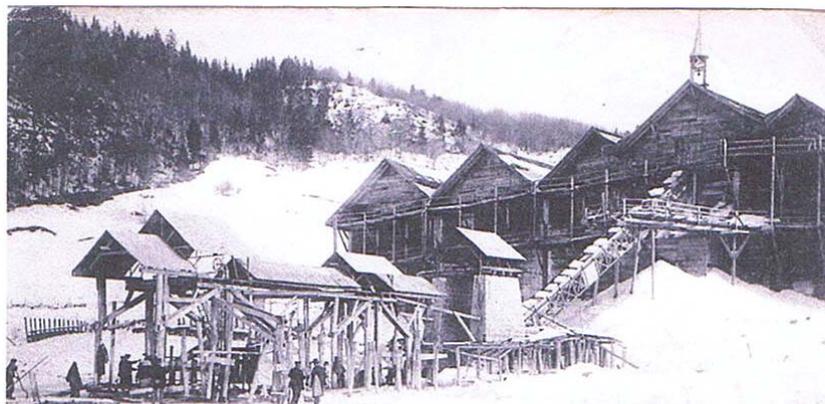
*Ces glacières nouvelles sont construites suivant la méthode américaine, c'est-à-dire à double paroi, l'air renfermé entre deux forme la meilleure couche isolatrice possible. Ce système moins coûteux fut substitué à l'emploi de la sciure de bois, mais il fallait aussi préserver la masse de la glace de l'introduction de l'air entre les blocs entassés, pendant un temps prolongé, ce qui arrivait inévitablement avec le système suivi jusqu'ici .*



Les glacières de « 1887 » en pleine construction. Sur cette photo figurent Edgar Rochat du Pont et probablement aussi Dassetto, le contremaître des transports, sans que cela toutefois ne soit une certitude absolue.



Les glacières de 1887 telles qu'elles se présentaient à l'époque. On pourra les retrouver sur d'autres illustrations de nos différentes brochures consacrées aux glacières du Pont.



Dennendord. 14 Juni. *Glacières du Lac de Joux*  
 J.J. 5019. *Glacières du Lac de Joux*  
 Deze Part, en Pleus, wel bedankt voor jullie geschenken van 20 Mei.  
 Jammer dat we jullie niet meer ontmoet te heb, wy zijn  
 23 Mei in Dennendord gekomen. Heel veel snooi weer stollen we  
 niet gehad, maar dat zal nog wel komen. Heel veel vrolijk

Autre vue de cette imposante bâtisse. On admirera le joli clocheton couronnant l'entrepôt principal et central. La cloche appelait les ouvriers au boulot. Elle est encore visible à l'Hôtel de la Truite.

- 1 -

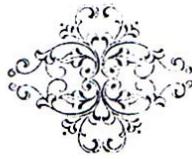
# STATUTS

DE LA

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

## GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX



LAUSANNE

Imprimerie CORBAZ et Comp.

—  
1890

STATUTS  
DE LA SOCIÉTÉ ANONYME  
DES  
GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX

---

EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE.

---

La Compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbes s'est constituée par décision de l'assemblée constitutive de ses actionnaires et par l'adoption de ses statuts en date du 5 novembre 1885, révisés en date du 28 juin 1888.

Le but de la Société était :

- a) La construction et l'exploitation du chemin de fer du Pont à Vallorbes ;
- b) L'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux, conformément à la concession accordée par l'Etat de Vaud.

Le capital social était de un million deux cent mille francs, divisé en deux cent quarante actions nominatives de cinq mille francs chacune, entièrement libérées.

Par convention en date du 7 novembre 1890, ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Jura-Simplon le 29 novembre 1890, et par celle de la Compagnie Pont-Vallorbes le 1<sup>er</sup> décembre 1890, la dite Compagnie du Pont-Vallorbes a vendu à la Compagnie Jura-Simplon le chemin de fer du Pont à Vallorbes avec son matériel et ses accessoires.

La Compagnie du Pont-Vallorbes est restée propriétaire de la concession accordée par l'Etat de Vaud pour l'exploitation, avec monopole, de la glace des lacs de Brenet et de Joux, ainsi que de toutes les installations, bâtiments, outillages, voies de raccordements, etc., créés en vue de cette exploitation.

La Compagnie du Pont-Vallorbes a pris en outre l'engagement d'opérer dans son organisation les transformations nécessaires pour continuer à subsister sous une raison sociale nouvelle et avec un but social restreint à l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux.

Il est en outre expliqué qu'en vertu de la dite convention du 7 novembre 1890, la Compagnie Jura-Simplon a renoncé à la qualité d'actionnaire de la Compagnie Pont-Vallorbes transformée en Société des Glaces de la Vallée de Joux et à tous droits sur l'actif de cette dernière. En conséquence, elle sera déchargée de toutes obligations à cet égard et restituera à la Société des Glaces de la Vallée de Joux les 30 certificats d'actions Pont-Vallorbes qu'elle possède. Cette restitution aura lieu aussitôt après l'expiration du délai d'une année fixé par le Code des obligations (art. 667 et 670) pour la répartition et la distribution de tout ou partie du capital social.

En considération de ce qui précède et en vue de mettre ses statuts et son capital en harmonie avec la nouvelle situation de la Société, les actionnaires, réunis en assemblée générale extraordinaire le 1<sup>er</sup> décembre 1890, à Lausanne, ont adopté les statuts de leur Société, modifiés dans la teneur suivante :

## TITRE PREMIER

### **Raison sociale, objet, siège et durée de la Société, organes de publicité.**

#### ARTICLE PREMIER.

La Compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbes, constituée par acte reçu John Capt, notaire, au Sentier, le 5 novembre 1885, prend le nom de *Société anonyme des glaces de la Vallée de Joux*.

#### ART. 2.

La Société a pour objet l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux, conformément à la concession avec monopole qui lui a été accordée par l'Etat de Vaud.

#### ART. 3.

Le siège de la Société est à Lausanne.

#### ART. 4.

La durée de la Société n'est pas limitée. Sa dissolution pourra être prononcée par décision de l'assemblée générale des actionnaires.

#### ART. 5.

Les publications concernant les affaires sociales devront être faites dans la Feuille officielle suisse du commerce.

## TITRE II

### **Capital social.**

#### ART. 6.

Le capital social est réduit à la somme de deux cent dix

mille francs, divisé en quatre cent vingt actions, de cinq cents francs chacune, entièrement libérées.

Ce capital est constitué par la valeur des bâtiments, installations, outillage d'exploitation de la glace déjà possédés par la Société et évalués, conformément au dernier inventaire, à fr. 130,000, et par une somme de fr. 80,000 à prélever sur l'actif réalisé de la Compagnie Pont-Vallorbes.

ART. 7.

Les actions sont au porteur. Les récépissés provisoires d'actions nominatives seront remplacés par les nouvelles actions au porteur, à raison de deux actions au porteur, de fr. 500 chacune, contre une action nominative de fr. 5000. Cet échange sera opéré en même temps que la répartition de l'excédent du produit de la vente du chemin de fer Pont-Vallorbes.

ART. 8.

La Société ne reconnaît qu'un seul porteur pour chaque action.

Les titres d'actions sont extraits d'un livre à souches et signés par deux Administrateurs.

La possession d'une ou plusieurs actions entraîne de plein droit l'adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale des actionnaires.

Les droits et obligations de l'action suivent le titre en quelque main qu'il passe.

### TITRE III

#### **Bilans. Bénéfices. Réserves.**

ART. 9.

Les bilans sont établis par le Conseil d'administration.

Les bénéfices nets, déduction faite de toutes charges, sont répartis de la manière suivante :

- 10 pour cent à un fonds d'amortissement des installations,
- et le solde :
- 70 pour cent aux actionnaires;
- 10 pour cent au Conseil d'administration;
- 20 pour cent aux fondateurs MM. L. Lullin & C<sup>ie</sup> et Galopin frères & C<sup>ie</sup>, à Genève, Ch. Masson & C<sup>ie</sup> comme droits ayant de Masson Chavannes & C<sup>ie</sup>, à Lausanne, et la Banque cantonale vaudoise, ceux-ci déclarant expressément renoncer à tous autres avantages assurés aux fondateurs de la Compagnie Pont-Vallorbes, par les articles 7 et 8 des anciens statuts de la dite Compagnie.

Il est loisible aux fondateurs susnommés de représenter les avantages ci-dessus par des titres, soit parts au porteur, munies de coupons, qui seront créés au nombre de vingt, et dont chacun d'eux prendra le quart. La forme de ces titres sera approuvée par le Conseil d'administration ; ils seront signés par ses délégués.

#### TITRE IV

##### **Organisation de la Société.**

###### ART. 10.

Les organes de la Société sont :

- L'Assemblée générale des actionnaires ;
- Le Conseil d'administration ;
- Les Censeurs.

## TITRE V

### Assemblée générale des actionnaires.

#### ART. 11.

L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires. Ses décisions sont obligatoires pour tous les actionnaires, même pour les dissidents et les absents.

#### ART. 12.

L'assemblée générale se compose de tous les propriétaires d'actions. Chaque action donne droit à une voix, mais nul actionnaire ne peut réunir entre ses mains plus du cinquième des droits de vote représentés dans l'assemblée générale.

#### ART. 13.

Pour représenter un actionnaire à l'assemblée, il faut être actionnaire soi-même.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration.

#### ART. 14.

L'assemblée générale ordinaire a lieu annuellement, au plus tard le 30 juin de chaque année.

Elle pourra être convoquée en outre par le Conseil d'administration. Elle devra être convoquée si un ou plusieurs actionnaires, représentant entre eux le  $\frac{1}{10}$  au moins du capital social, en font la demande par écrit au Conseil d'administration. Cette demande devra être signée par eux et indiquer le but de la convocation.

L'assemblée pourra se réunir dans le canton de Vaud ailleurs qu'au siège social.

ART. 15.

La convocation a lieu par un avis publié dans les journaux désignés à l'article 5, au moins 15 jours à l'avance pour la première fois et répété une deuxième fois avant la réunion.

Cet avis contient l'ordre du jour de l'assemblée.

ART. 16.

L'assemblée générale est valablement constituée lorsque les membres présents ou représentés sont au nombre de 15 et représentent le  $\frac{1}{5}$  du capital social.

ART. 17.

Si cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est convoquée à nouveau dans un délai d'au moins trente jours.

Les décisions prises dans cette seconde réunion sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, mais les délibérations ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première convocation.

ART. 18.

L'assemblée est présidée par le président du Conseil d'administration ou par un membre délégué à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents en dehors des membres du Conseil, remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le président désigne le secrétaire.

ART. 19.

Les décisions de l'assemblée sont prises à la majorité des voix, sauf ce qui est dit à l'article 21. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

ART. 20.

Les attributions de l'assemblée sont les suivantes :

Elle nomme les membres du Conseil d'administration et fixe leurs jetons de présence.

Elle nomme le ou les Censeurs.

Sur la proposition du Conseil d'administration, elle vote sur l'approbation des comptes de l'exercice précédent et détermine l'emploi des 70 % des bénéfices nets dont il est question à l'article 9. Elle donne décharge de sa gestion au Conseil d'administration.

Elle autorise l'émission d'obligations s'il y a lieu d'en émettre.

Elle vote sur la prolongation ou la dissolution de la Société.

Elle vote toute modification aux statuts.

ART. 21.

L'assemblée générale constituée comme il est dit à l'article 16 est compétente pour décider toutes modifications statutaires, fusion, extension ou réduction du but social, et toutes émissions d'obligations. Toutefois, pour ces divers objets, une majorité des deux tiers des voix est nécessaire.

ART. 22.

Les procès-verbaux de l'assemblée générale, après avoir été votés par l'assemblée, sont signés du président et du secrétaire, ainsi que les extraits des procès-verbaux à produire en justice ou ailleurs.

## TITRE VI

### Conseil d'administration.

#### ART. 23.

La Société est administrée par un Conseil d'administration composé de quatre membres au moins et de sept au plus.

#### ART. 24.

Le Conseil d'administration est élu pour trois ans par l'assemblée générale des actionnaires. Il est renouvelable par tiers chaque année.

Les Administrateurs sortants sont rééligibles.

#### ART. 25.

Chaque Administrateur doit être propriétaire de six actions qui seront inaliénables pendant la durée de ses pouvoirs et resteront déposées dans la caisse de la Société.

#### ART. 26.

Il sera alloué aux Administrateurs une indemnité à titre de jetons de présence. Cette indemnité sera fixée par la première assemblée générale.

#### ART. 27.

Dans le cas où, par suite d'une cause quelconque, il y aurait lieu de remplacer un Administrateur en dehors de la rotation prévue à l'article 24, ce remplacement aura lieu à la première assemblée qui suivra la vacance.

L'Administrateur ainsi nommé ne restera en exercice que jusqu'à l'époque où expirait le mandat de son prédécesseur.

ART. 28.

Les Administrateurs ne contractent, en raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société ; ils répondent de l'exécution de leur mandat, conformément à la loi.

ART. 29.

Le Conseil d'administration nomme chaque année un président et un secrétaire. Ce dernier peut être pris en dehors des membres du Conseil.

ART. 30.

Le Conseil d'administration se réunit où il le juge à propos et aussi souvent que les affaires l'exigent.

ART. 31.

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les procès-verbaux du Conseil sont signés du président et d'un membre présent, ou du président et du secrétaire.

ART. 32.

Le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires sociales, sans autre réserve que celle résultant des présents statuts.

Il peut en particulier donner toute main-levée avant ou après paiement.

ART. 33.

Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à une ou plusieurs personnes prises ou non dans son sein, mais cela pour un objet spécial et en spéci-

fiant ces pouvoirs dans l'extrait des procès-verbaux délivré à cet effet.

ART. 34.

Le Conseil possède la signature sociale et peut la déléguer à un ou plusieurs mandataires.

TITRE VII

Censeurs.

ART. 35.

Il est nommé chaque année par l'assemblée générale un ou deux Censeurs qui rempliront les fonctions de contrôleurs prévues par la loi fédérale.

Ces Censeurs sont rééligibles à l'expiration de leurs fonctions.

ART. 36.

Les Censeurs ont les pouvoirs les plus étendus pour le contrôle des affaires sociales. Ils peuvent en conséquence prendre connaissance de tous les livres de la Société, actes et pièces quelconques utiles à l'exécution de leur mandat.

ART. 37.

Ils présentent chaque année un rapport à l'assemblée des actionnaires. Ce rapport, ainsi que le bilan de la Société, doit être déposé au siège social à la disposition des actionnaires 8 jours au moins avant la réunion de l'assemblée ordinaire.

ART. 38.

Les Censeurs peuvent exiger la convocation du Conseil d'administration et de l'assemblée générale des actionnaires.

Ils reçoivent une indemnité fixée par l'assemblée générale.

## TITRE VIII

### Liquidation.

#### ART. 39.

A l'expiration de la Société ou plus tôt, si l'assemblée décide la dissolution anticipée, le Conseil d'administration sera chargé de la liquidation de la Société, à moins que l'assemblée générale des actionnaires ne prenne une décision contraire.

## TITRE IX

### Dispositions transitoires.

#### ART. 40.

Il est expliqué que jusqu'à l'époque de la répartition des valeurs disponibles provenant de la vente du chemin de fer, et de l'échange des actions nominatives en actions au porteur, les actions actuellement représentées par des certificats provisoires de fr. 5000 resteront nominatives et ne pourront être transférées qu'avec l'approbation du Conseil d'administration et par l'inscription de leur transfert au registre.

Le Conseil d'administration demeure libre de refuser ces transferts sans indiquer les motifs de son refus.

Pendant cette période, les avis à donner aux actionnaires et les convocations aux assemblées générales devront avoir lieu par lettres chargées.

---

Les présents statuts ont été adoptés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, le 1<sup>er</sup> décembre 1890.

*Le notaire stipulateur,*  
F. PAQUIER.

---

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

DE LA SOCIÉTÉ

**DES GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX**

A

L'ASSEMBLÉE DES ACTIONNAIRES

DU

**29 juin 1895**

=====  
**EXERCICE 1894**  
=====

LAUSANNE  
IMPRIMERIE GORBAZ ET C<sup>o</sup>

1895

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA  
SOCIÉTÉ DES GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX

A  
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

du 29 juin 1895.

---

MESSIEURS,

Nous venons vous rendre compte de notre exercice de 1894, qui s'est écoulé sans faits de nature à modifier la situation de notre Société et sans grands changements dans les résultats de notre exploitation, qui restent fort médiocres et sans développement.

Nous n'aborderons pas l'examen de notre gestion et de notre bilan avant de vous avoir parlé, Messieurs, de la grande perte que nous avons récemment éprouvée en la personne de notre collègue et administrateur délégué, M. Charles Masson, enlevé à l'affection de sa famille et de ses amis après une longue et pénible maladie.

M. Masson était un des fondateurs de notre ancienne Société et il avait pris une part active à tout ce qui concernait la création de la ligne du Pont-Vallorbes, il y avait apporté cette force et cette intensité de travail qui le caractérisaient, il était de ceux que rien ne rebute ni n'arrête dans l'exécution d'un mandat qu'ils ont accepté.

Ni fatigue, ni difficultés, ni circonstances personnelles ne le détournaient de la défense des intérêts qui lui étaient con-

fiés et de ce qu'il estimait devoir être fait, pour le bien des entreprises auxquelles il coopérait.

Nous avons toujours entretenu avec M. Masson les plus agréables rapports et vous vous joindrez à moi, Messieurs, pour exprimer combien nous ressentons le vide qu'il a laissé au milieu de nous.

Nous avons continué avec la Société de Paris nos rapports tels qu'ils résultent de nos conventions avec elle. Les expéditions de glace, qui dépendent directement de cette Société, sont restées strictement dans les limites restreintes fixées comme minimum dans le contrat qui nous lie.

Les espérances que nous avons d'un développement de nos affaires avec cette honorable Société ne se sont pas réalisées, nous ne serions fondés en aucune manière à lui adresser des reproches à cet égard, mais nous aurons à rechercher pour l'avenir ce que nous avons à faire pour améliorer notre situation. Pour le moment, notre attention s'est portée surtout sur l'entretien et la réfection graduelle et complète de nos glaciers.

Nous en avons déjà parlé dans nos précédents rapports et nous aurons encore à revenir sur ce sujet car cette année-ci nous serons appelés à de nouveaux travaux. Nous avons apporté des modifications dans la manière de les effectuer et nous tâchons d'arriver, par l'emploi de matériaux plus résistants, à assurer à nos glaciers une durée beaucoup plus longue et à éviter les constantes réparations auxquelles nous avons à faire face.

Nous avons encore des ressources disponibles pour subvenir à ces dépenses, mais il nous faut les ménager et apporter une grande économie dans l'étude et l'exécution de nos travaux.

Passons maintenant à l'examen du bilan qui est soumis à votre approbation :

ACTIF

<i>Immeubles, machines fixes</i> . . . . .	Fr. 155 854 —
<i>Matériel d'exploitation</i> . . . . .	» 7 474 25

Ces estimations sont les mêmes que celles du bilan précédent :

<i>Actions Jura-Simplon, 140 act. à fr. 110</i> . . . . .	Fr. 15 400 —
---	--------------

Nous avons dans le cours de l'exercice réalisé 300 actions successivement et en suivant le mouvement de hausse de ces titres.

Le bénéfice résultant de ces ventes s'est élevé à 12 450 fr., que nous avons portés en diminution des dépenses d'entretien et de réfection de nos glaciers.

Les actions du J.-S. entrées maintenant dans la voie de dividendes et avec des perspectives favorables peuvent, nous l'estimons, être gardées par nous, jusqu'à ce que les nouvelles dépenses qui nous attendent nous engagent à les réaliser pour y faire face.

<i>Obligations Jura-Simplon, 54 oblig. 3 ½ %</i> . . . . .	Fr. 26 771 55
--	---------------

soit environ 496 fr. par obligation. Nous en avons acheté 34 dans le courant de l'année comme emploi de fonds et avons porté en diminution du coût une partie des intérêts perçus.

<i>Actions Navigation du Lac de Joux, sans changement, 20 actions</i> . . . . .	Fr. 200 —
---	-----------

<i>Galopin frères</i> . . . . .	» 16 735 05
---------------------------------	-------------

<i>Banque cantonale vaudoise</i> . . . . .	» 1 086 90
--	------------

<i>Ch. Masson et Cie</i> . . . . .	» 6 767 75
------------------------------------	------------

comptes de Banque où nous avons laissé des fonds disponibles vu les dépenses que nous avons en vue.

<i>Ed. Rochat</i> . . . . .	» 120 —
-----------------------------	---------

<i>Comptes de locations</i> . . . . .	» 8 55
---------------------------------------	--------

comptes d'ordre.

Ensemble . . . . .	Fr. 230 418 05
--------------------	----------------

PASSIF

<i>Capital social</i> . . . . .	Fr.	210 000 —
<i>Fonds de réserve</i> . . . . .	»	10 894 44
s'est augmenté de 4000 fr. qui y ont été portés l'an dernier.		
<i>Dividendes 1893 non réclamés</i> . . . . .	»	75 —
<i>Cie du Jura-Simplon</i> . . . . .	»	44 85
<i>Profits et Pertes</i> . . . . .	»	9434 09
	Fr.	<u>230 418 05</u>

Voici la manière dont le compte de Profits et Pertes se décompose :

A L'ACTIF

<i>Redevance de glace</i> . . . . .	Fr.	5205 —
<i>Produit des loyers</i> . . . . .	»	8135 30
<i>Produit des intérêts</i> . . . . .	»	282 —
Ensemble . . . . .	Fr.	<u>13 622 30</u>

AU DÉBIT

<i>Entretien et réparations,</i> soit coût des travaux divers, réparations et autres frais à nos gla- cières . . . . .	Fr.	14 336 02
Moins bénéfice sur la vente de 300 actions J.-S. . . . .	»	12 450 —
	Fr.	1886 02
<i>Frais généraux</i> . . . . .	»	2302 49
<i>Bénéfice net</i> . . . . .	»	9434 09
Sommes égales . . . . .	Fr.	<u>13 622 30</u>

Nos expéditions de glace ont été de :

560 tonnes pendant la récolte avec l'allocation de 50 cent. . . . .	Fr.	280 —
1265 tonnes pendant le 1 <sup>er</sup> semestre, à 1 fr.	»	1265 —
3660            »            2 <sup>e</sup> »            »	»	3660 —
	Fr.	<u>5205 —</u>

Ce chiffre est un peu inférieur à celui de l'année précédente. Nous vous proposons la répartition suivante de notre bénéfice de . . . . .

. . . . .	Fr.	9434 09
40 % ont été portés en compte de réserve . . . . .	»	1034 09
	Fr.	<u>8400 —</u>
70 % aux actions . . . . .	Fr.	5880 —
10 % au Conseil d'ad. . . . .	»	840 —
20 % aux parts de fondateurs . . . . .	»	1680 —

Si vous approuvez cette répartition, elle s'effectuera à partir du 1<sup>er</sup> juillet et le coupon de vos actions n° 4 sera payé en Fr. 14 —, à Lausanne et à Genève.

Vous allez entendre le rapport de MM. les Vérificateurs des comptes.

Vous aurez ensuite à voter l'approbation des comptes pour l'exercice 1894 et la décharge aux administrateurs pour leur gestion pendant l'année dernière.

Vous aurez à procéder à l'élection de 3 administrateurs en remplacement de M. Masson, décédé, et de deux de nos collègues dont les fonctions expirent aujourd'hui, MM. Rochaz et Paccaud, qui sont rééligibles.

Nous nous permettons de recommander à vos suffrages M. Charles-E. Masson, dont la maison a toujours suivi de près les affaires de notre Société, ses fonctions prendraient fin l'année prochaine, époque où auraient expiré celles de M. Charles Masson, père, qu'il remplacerait.

Vous aurez également à désigner deux commissaires-vérificateurs pour l'exercice courant.

# RAPPORT DES CENSEURS

DE LA SOCIÉTÉ ANONYME

## DES GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX

A

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

du 29 juin 1895.



MESSIEURS,

Les censeurs que vous avez désignés dans l'Assemblée générale du 28 juin 1894, ont l'honneur de vous faire le rapport suivant sur l'exercice de 1894 :

Réunis au siège social (bureau de MM. Ch. Masson et C<sup>e</sup>), nous avons vérifié et pointé les divers postes du Bilan et du compte de Profits et Pertes avec les comptes du Grand-Livre et avons reconnu la parfaite conformité des écritures. Le rapport du Conseil d'administration vous donnant des explications suffisantes, nous n'avons rien à ajouter, nous vous ferons seulement remarquer que par suite de la vente d'un certain nombre d'actions du Jura-Simplon, la conversion des obligations de la même ligne, les soldes débiteurs des comptes de nos divers banquiers se sont accrus notablement, soit de 21 072 fr. 90 sur ce qu'ils étaient fin 1893. — Nous serions d'avis de remplacer ces capitaux si aucune grande dépense d'entretien n'était à prévoir. Il n'en est malheureusement pas ainsi, vos

censeurs ont pu se rendre compte sur les lieux par l'inspection des immeubles de la Société, que de nouveaux sacrifices nous sont demandés par leur mauvais état, pour une partie du moins. Cette inspection annuelle que vos censeurs estiment être dans les obligations de leur mandat était d'autant plus opportune cette année qu'ils avaient eu connaissance par le Conseil d'administration des dégradations survenues et constatées à la suite du long hiver parcouru.

Nous nous sommes donc rendus au Pont; la première chose qui a frappé nos yeux, c'est l'affaissement partiel et le détachement du corps principal du toit qui couvre la galerie servant au chargement de la glace dans les wagons; puis, ensuite, l'inclinaison du côté du lac de toute la paroi du magasin du côté du tunnel avec surplomb de la partie supérieure et renflement de la partie centrale de cette paroi, ce qui peut faire craindre la chute complète du bâtiment du côté du lac, surtout lorsque la glace qu'il contient et qui en maintient la stabilité en aura été retirée.

Cet état fâcheux provient indubitablement de la pourriture de toutes ou de la plus grande partie des colonnes en bois qui supportent la toiture de cette portion de nos magasins.

La glace qu'ils contiennent ne permet pas de constater cette pourriture pour toutes les colonnes, mais l'état de celles qui sont accessibles peut faire préjuger de celui des autres, d'ailleurs ce qui s'est trouvé dans la portion refaite il y a deux ans est une indication certaine pour la partie dont nous parlons. Il y a là une prompte réparation à faire. L'excellent état dans lequel nous avons trouvé la partie refaite en 1893 est un indice de ce qu'il y a à faire cette année-ci; dans quelle mesure? de quelle étendue doivent être ces réfections? il n'appartient pas à vos censeurs de le décider, ils ne peuvent que constater qu'il y a à faire cette année pendant la belle saison un travail important. En ce qui concerne spécialement la galerie, la réfection en doit être absolument urgente, l'état actuel pouvant amener des accidents; elle ne saurait d'ailleurs être très coûteuse, les mêmes colonnes pouvant tenir en les recépan.

A la suite de l'examen que nous avons fait du Bilan et du compte de Profits et Pertes, nous nous croyons fondés à vous proposer: l'approbation des comptes pour l'exercice 1894; l'acceptation des

propositions du Conseil d'administration pour la répartition du solde du compte de Profits et Pertes, cette répartition étant statutaire.

Vous voudrez bien en outre nous donner décharge de notre mandat.

Lausanne, le 14 juin 1895.

*Les Censeurs :*

A. WARNERY.

LOUIS FELLER.

# PROCÈS-VERBAL

DE

## L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

du 29 juin 1895,

à 3 heures, au bureau de la Compagnie du Viège - Zermatt

---

Présidence de M. AD. GALOPIN,

*Président du Conseil d'administration.*

M. le président dépose sur le bureau les N<sup>os</sup> 153 et 159 de la « Feuille officielle suisse du commerce », des 13 et 20 courant, portant la publication de la présente assemblée.

Le même avis a paru en outre dans les N<sup>os</sup> 48 et 50 de la « Feuille des avis officiels du canton de Vaud », et les N<sup>os</sup> 154 et 160 de la « Feuille officielle du canton de Genève », qui sont aussi déposés.

La feuille de présence constate que 6 actionnaires représentant 10 autres actionnaires sont présents; ils sont ensemble porteurs de 322 actions. L'Assemblée est ainsi régulièrement constituée.

MM. Ch. Bugnon, notaire, et Arthur Warnery sont désignés comme scrutateurs.

M. F. Leyvraz, secrétaire du Conseil, tient le procès-verbal.

M. le président donne lecture du rapport du Conseil d'administration et M. Warnery de celui des censeurs.

La discussion est ouverte sur les conclusions de ces rapports et sur les propositions du Conseil, qui sont :

Approbation des comptes de 1894, distribution d'un dividende de 14 fr. par action et décharge aux administrateurs de leur gestion pendant l'année 1894, ainsi qu'aux commissaires vérificateurs de leur mandat.

Nomination de 3 membres du Conseil, en remplacement de MM. Paccaud et Rochaz, dont le mandat est expiré et qui sont rééligibles, et de M. Ch. Masson, décédé.

Nomination de deux censeurs pour l'exercice 1895.

Personne ne demandant la parole, la discussion est fermée.

L'Assemblée vote à l'unanimité l'adoption de la proposition du Conseil d'administration au sujet de la répartition du dividende et lui donne décharge de sa gestion, ainsi qu'aux vérificateurs des comptes.

Les membres du Conseil n'ont pas pris part au vote.

L'Assemblée, à l'unanimité et à main-levée, réélit MM. Paccaud et Rochat comme membres du Conseil d'administration, pour une période de 3 ans, et nomme M. Ch.-E. Masson, en remplacement de son père, pour une année.

MM. Arthur Warnery et Louis Feller sont confirmés comme vérificateurs des comptes pour l'exercice courant.

L'ordre du jour étant épuisé, le présent procès-verbal est lu et approuvé et la séance levée à 4 heures.

*Le Secrétaire,*  
F. LEYVRAZ.

*Le Président,*  
AD. GALOPIN.

*Les Scrutateurs,*  
A. WARNERY.      C. BUGNON.

# BILAN

ET

## COMPTE DE PROFITS ET PERTES

au 31 décembre 1894.



## SOCIÉTÉ DES GLACES DE

**ACTIF**

**BILAN au 31**

Immeubles et machines fixes . . . . .	155,854 —
Matériel d'exploitation . . . . .	7,474 25
Actions Jura-Simplon, 140 actions . . . . .	15,400 —
Obligations 3 ½ % Suisse Occidentale, 54 obligations . . . . .	26,774 55
Actions Société de navigation sur le lac de Joux, 20 actions . . . . .	200 —
Galopin frères et C <sup>ie</sup> . . . . .	16,735 05
Banque cantonale vaudoise . . . . .	1,086 90
Ch. Masson et C <sup>ie</sup> . . . . .	6,767 75
Edgar Rochat. . . . .	120 —
Compte de locations . . . . .	8 55
	230,418 05

**Doit.**

**COMPTE DE PRO**

Entretien et réparations . . . . .	1,886 02
Frais généraux . . . . .	2,302 19
Bénéfice net . . . . .	9,434 09
	13,622 30

Au fonds de réserve . . . . .	Fr. 1,034 09
Dividende aux actions. . . . .	» 5,880 —
Part du Conseil d'administration . . . . .	» 840 —
Part de fondateurs . . . . .	» 1,680 —
	Fr. 9,434 09

# LA VALLÉE DE JOUX

décembre 1894.

**PASSIF**

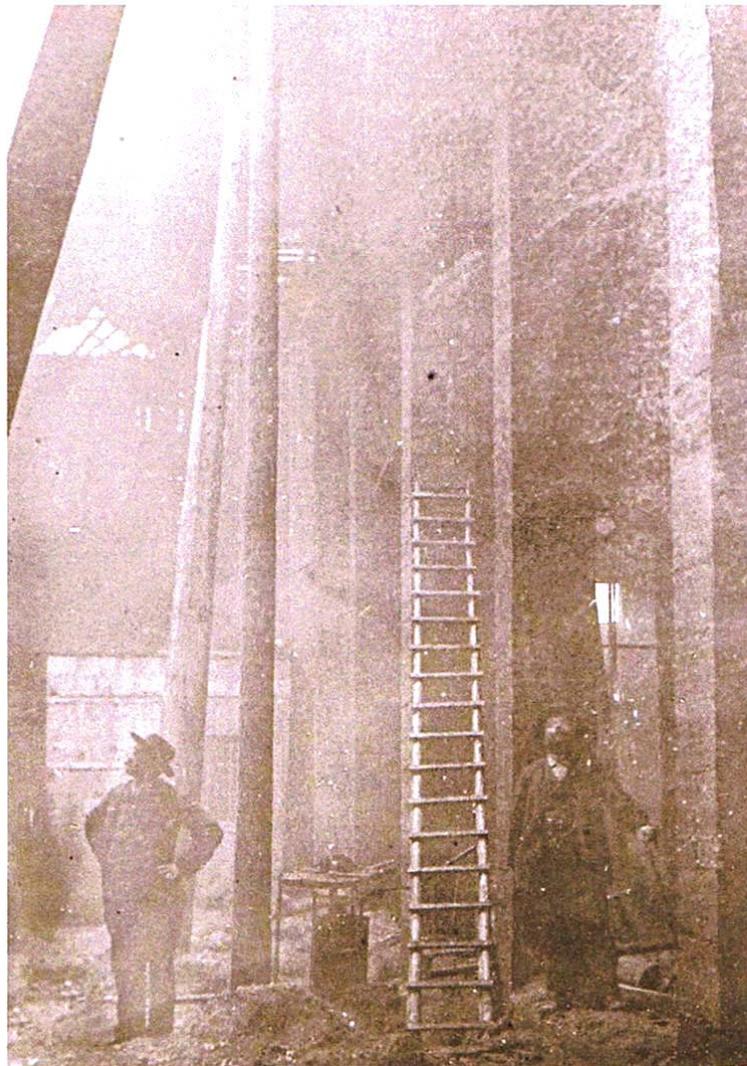
Capital social . . . . .	210,000 —
Fonds de réserve et d'amortissement . . . . .	10,894 11
Dividende 1893 . . . . .	75 —
Compagnie Jura-Simplon . . . . .	14 85
Profits et pertes . . . . .	9,434 09
	<b>230,418 05</b>

**FITS ET PERTES**

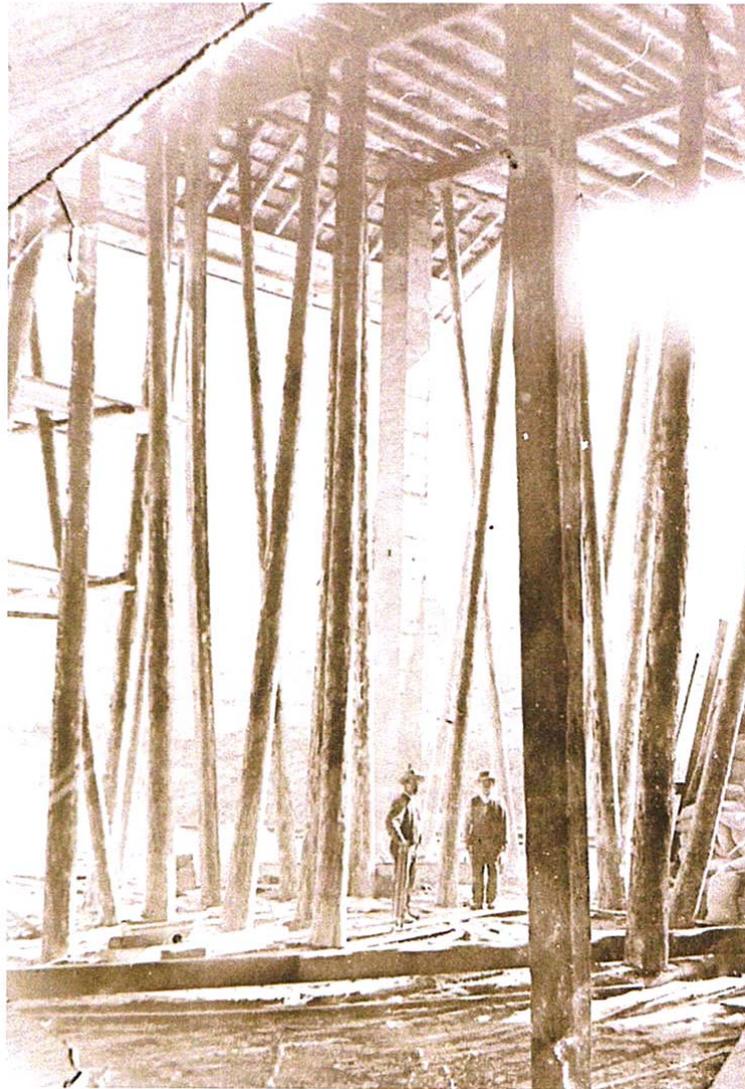
**Avoir.**

Redevance de glace . . . . .	5,205 —
Produit des loyers . . . . .	8,135 30
Produit des intérêts . . . . .	282 —
	<b>13,622 30</b>

Le remplacement des piliers en bois par des piliers en acier armé, en 1896, permet à un photographe inconnu de pénétrer dans la glacière et de prendre des clichés nous offrant aujourd'hui de découvrir l'intérieur de cette impressionnante construction.



A droite une colonne en béton armé, au centre d'anciens piliers de bois. L'ordre néo-grec semble guère régner dans cet invraisemblable capharnaüm. Nous sommes en novembre 1995, dans le couloir vers la machine. Nous assistons-là à sa reconstruction.



Une autre photo de cet intérieur constitué d'une forêt de piliers de bois remplacés peu à peu par des piliers de béton autrement plus solides et qui ont la particularité de ne pas pourrir dans un milieu où le degré d'humidité doit être élevé.



Une des rares photos montrant les hommes travaillant à l'intérieur. Nous sommes ici à l'intérieur de la glacière no 5, avec la récolte de 1894.

Ci-dessous personnel devant le bureau, une photo très rare elle aussi, à considérer par conséquence avec la plus grande attention.



Règlement pour les ouvriers travaillant temporairement à la rentrée de la glace des lacs de Joux au Pont.

- article 1. Les ouvriers sont payés à l'heure après entente avec le directeur pour le Prix.
- art. 2. La durée du travail sera de 10 heures par jour à moins d'une autorisation spéciale et acceptée par l'ouvrier.
- art. 4. Par le fait d'intempéries et d'accident aux machines, le travail peut être arrêté partiellement ou sur tout le chantier sans que l'ouvrier puisse faire de réclamation.
- art. 6. Ensuite des désordres que la paie par quinzaine occasionne, il ne sera fait qu'un seul règlement ; des a-comptes seront remis aux pères de famille et aux maîtres de pension, toutefois et en tout temps l'ouvrier peut demander son règlement en présentant sa note de pension.
- art. 7. Il sera fait une retenue de 2 % pour la caisse d'assurance dont les ouvriers doivent faire partie ensuite de l'engagement pris par l'acceptation du présent règlement qui est signé en entrant en fonction.

Le Pont, le 21 janvier 1897

## Aux consommateurs de glace.

La glace jouit de la propriété de conserver les matières organiques, de rendre sapide ce que la chaleur affadit et de fortifier, comme le meilleur des toniques, les divers systèmes de l'économie animale.

Mais, pour rendre tous ces services, il faut de la glace *alimentaire*, c'est-à-dire de la glace qui n'ait été souillée par aucune matière minérale ou animale et qui contienne le moins possible de microbes.

Celle qui n'est pas dans ce cas ne peut être utilisée que pour maintenir la fraîcheur dans les lieux où elle est remise. A Paris, on ne peut la livrer au public que sous la dénomination de glace non alimentaire.

Or il n'y a pas de vraie glace alimentaire en dehors de celle qu'on récolte à la surface des nappes d'eau profonde. Tout réservoir, étang, bassin ou vase quelconque, dont l'eau a été congelée jusqu'au fond, fournit une glace impure.

En effet, l'eau, quelque pure qu'elle soit, se contamine au contact de l'air et devient le domicile d'une infinité d'êtres vivants, visibles à l'œil nu ou seulement au microscope, et plus ou moins nocifs. Mais si elle ne se congèle qu'à la surface, tous ces êtres sont refoulés vers le fond comme de simples poissons, et la glace en est à peu près complètement exempte. Tandis que si l'eau se congèle jusqu'au fond tout est pris par la glace, qui renferme alors la totalité des impuretés minérales, des débris organiques et des microbes de l'eau.

L'auteur de cette découverte, M. le Dr Bordas, du Laboratoire municipal de Paris, a trouvé, en effet, que si la congélation se fait comme dans la nature et n'atteint pas toute la masse de l'eau, les impuretés restent dans la portion d'eau qui n'est pas gelée et qu'ainsi de l'eau impure donne de la glace pure.

Au contraire, si la congélation atteint toute la masse d'eau des vases employés à la fabrication artificielle de la glace, des lacs peu profonds, des réservoirs, étangs et marais, la glace qui en résulte contient toutes les impuretés de l'eau et peut devenir très nuisible à la santé.

Il en est de même de la glace dont on cherche à augmenter l'épaisseur en versant de l'eau à sa surface.

Les analyses auxquelles on a soumis des glaces de diverses provenances ont confirmé les découvertes du Dr Bordas.

Elles ont en effet démontré l'existence :

1° Dans la glace venue des lacs profonds de la Vallée de Joux, de 2000 microbes par centimètre cube;

2° Dans la glace venue des lacs superficiels d'un canton voisin, de 40,000 microbes par centimètre cube;

3° Dans la glace venue d'étangs plus superficiels encore d'un autre canton, de 49,000 microbes par centimètre cube.

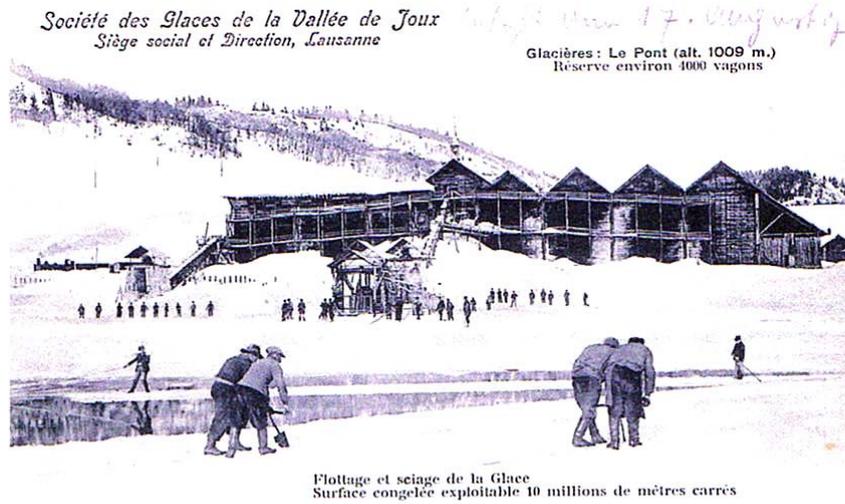
La Commission du contrôle des aliments de la ville de Lausanne confirme tout cela dans les termes suivants :

« Les premiers essais ont permis de constater que le produit des glaciers du lac des Brenets (La Vallée) est celui qui, jusqu'à nouvel avis, présente le plus de garanties au point de vue de la quantité des microbes. »

Lausanne, décembre 1901.

Société des Glaces de la Vallée de Joux.

En 1906, dès la fin du mois de mars, début des travaux de modification des toitures des glaciers, notamment celles des entrepôts 5, 6 et 7, qui seront désormais à toit plat recouvert en ciment lisseux.



Travaux de 1906, trois entrepôts ont été modifiés. La deuxième partie des travaux qui put se faire la même année, ou l'année suivante, transformera complètement l'esthétique des bâtiments en la dénaturant de manière exceptionnelle.



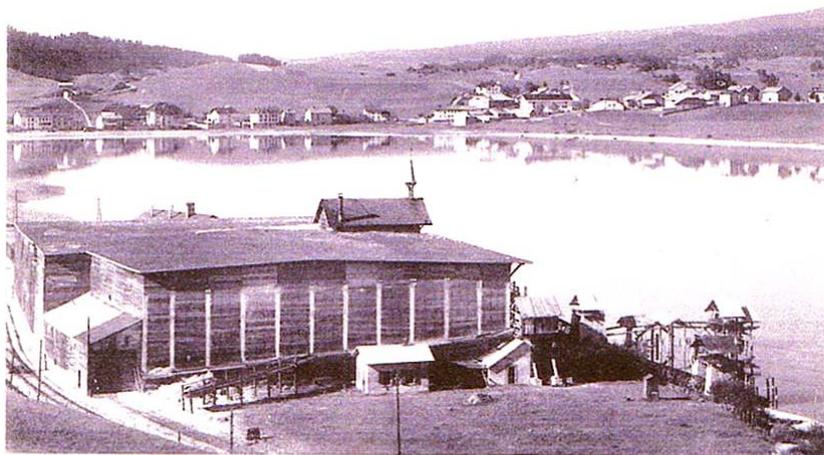


Ces travaux durent être menés par une équipe solide et peu sensible au vertige. Il se peut qu'il y ait eu de nombreux italiens parmi l'équipe de construction. Mise en place de poutres en acier Sigwart.





5086. — Lac Brenet (Vallée de Joux) - La Glacière et les Charbonnières

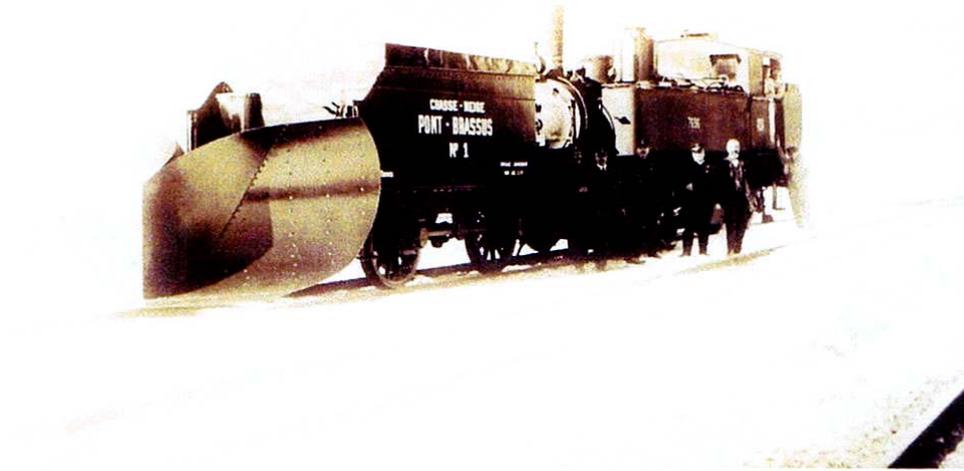


Le nouvel état après la transformation des toits. Les glacières ne sont plus les glacières. Heureusement reste le toit et le clocheton de 1887.



Ces travaux durent être menés par une équipe solide et peu sensible au vertige. Il se peut qu'il y ait eu de nombreux italiens parmi l'équipe de construction. Mise en place de poutres en acier Sigwart.





A proximité même des glaciers tout déplacement de wagons, de glace ou autres marchandises, ne peut se faire que grâce à nos vaillantes locomotives à vapeur. On découvrira plus en détail l'histoire de notre ligne de chemin de fer Vallorbe – Le Brassus dans nos nombreuses brochures consacrées à ce sujet.

**Quand les patrons s'amuse...**



A l'intérieur de l'une des glaciers, probablement à la fin du XIXe siècle



Avec parmi ces messieurs la présence probable du directeur local, Louis Golay,

Quand les glaciers font leur réclame...

GLACIÈRES  
DES LACS DE LA Vallée de Joux  
LE PONT (Valais)

166

Le 13 mars 1911.

Monsieur Krebs directeur  
Lau sanne.

Monsieur!  
La Société de développement du Pont crée un guide du Pont, soit un petit résumé de la contrée et de ses diverses industries. Mr Rochat-Golay me demande si nous aimerions mettre une annonce avec cliché comme celle qui figure déjà sur le guide du Jura vaudois, le prix des annonces est le suivant, ¼ de page frs. 5.-, ½ page frs. 10.- et page entière frs. 20.-. Si nos moyens nous permettent cette dépense, je crois que cela nous rendra quelques services. Enfin voyez la chose et si vous le trouvez à propos, avisez Mr Rochat-Golay de suite, vu qu'ils pensent en faire l'impression au plus tôt afin de l'avoir en même temps que les horaires du service d'été. Mr Rochat-Golay descend à Lausanne ce soir au dernier train, je lui conseille de vous voir demain matin si cela peut se faire. Nous chargeons deux wagons pour Mr Monceau. Ce matin il fait une forte tempête de neige.  
Croyez Monsieur le Directeur, mes sincères salutations

Socié Golay

Le 13 mars 1911

Monsieur Krebs, Directeur, Lausanne,

Monsieur,

La Société de développement du Pont crée un guide du Pont, soit un petit résumé de la contrée et de ses diverses industries. Mr Rochat-Golay me demande si nous aimerions mettre une annonce avec cliché comme celle qui figure déjà sur le guide du Jura vaudois. Le prix des annonces est le suivant : ¼ de page frs. 5.-, ½ page frs. 10.- et page entière frs. 20.- Si nos moyens nous permettent cette dépense, je crois que cela nous rendra quelques services. Enfin voyez la chose et si vous le trouvez à propos, avisez Mr Rochat-Golay de suite, vu qu'ils pensent en faire l'impression au plus tôt afin de l'avoir en même temps que les horaires du service d'été. Mr Rochat-Golay descend à Lausanne ce soir au dernier train, je lui conseille de vous voir demain matin si cela peut se faire.

Nous chargeons deux wagons pour Mr Monceau. Ce matin il fait une forte tempête de neige.

### **Quand la glace manque...**

On exploite le lac Ter, comme il en fut au début du siècle par Edgar Rochat, puis on se tourne du côté des glaciers...

Société des glaces de la Vallée de Joux, siège social et direction Lausanne

Lausanne, le 13 février 1912

A la Municipalité du et au Lieu,

Monsieur le Syndic et Messieurs,

L'hiver trop doux ne nous permettra vraisemblablement pas de faire notre provision de glace. Afin de sauvegarder l'existence de notre société fort compromise pour le cas où nous ne pourrions pas faire honneur à nos engagements, notre conseil a décidé de faire tous sacrifices utiles, si onéreux qu'ils puissent être, c'est pourquoi nous avons demandé à l'Etat une concession spéciale pour l'exploitation du Lac Ter.

La saison fort avancée nous oblige à une manutention aussi rapide que possible. C'est pourquoi nous projetons l'installation d'une voie Decauville, allant du lac Ter à la halte du Séchey, en passant par la « Biolettaz » et le chemin tendant du Séchey à la halte. Les wagonnets seront hissés au moyen d'un moteur électrique.

En conséquence nous venons solliciter de votre bienveillance l'autorisation de procéder aux installations utiles comme il est dit ci-dessus, en vous priant de nous dire à quelles conditions vous nous l'accorderez.

Nous osons espérer que vous tiendrez compte des circonstances absolument défavorables dans lesquelles nous nous trouvons, et dans l'attente de vous lire, veuillez recevoir, Monsieur le Syndic et Messieurs, les assurances de notre parfaite considération.

Société des Glaces de la Vallée de Joux  
Le directeur : J. Krebs von Gunten

# SOCIÉTÉ DES GLACES DE LA VALLÉE DE JOUX

Adresses télégraphiques: GLACIÈRESJOUX LAUSANNE  
GLACIÈRESJOUX LE PONT.



Siège Social et Direction  
TÉLÉPHONE N° 2220.

Lausanne.

Glacière LE PONT (Vallée de Joux)  
ALTITUDE 1009 m.

SURFACE CONGELÉE  
EXPLOITABLE

10 MILLIONS DE MÈTRES CARRÉS

EXPLOITATION MÉCANIQUE

VOIE INDUSTRIELLE DANS LES GLACIÈRES

RÉSERVE DE GLACE EN MAGASIN  
4000 VAGONS

Lausanne, le 13 février 1912

Toute correspondance doit être  
expédiée à Lausanne, à l'exception  
des commandes qui sont à adresser  
directement au PONT.

Messieurs M. Rechat, G. Luy  
Président du Comité Administratif  
Les Charbonnières.

Messieurs le Président

Nous avons eu l'honneur  
de vous expliquer brièvement au sujet de faire honneur à nos contrats, la  
sécurité de notre Société, votre en cela même était fort compréhensible.

Comme de surcroît, sur intérêts particuliers,  
et sans vouloir relever ce que la cessation de notre activité aurait de graves  
pour la contrée, le Comité a décidé de faire tous sacrifices utiles, si  
certaines qu'ils puissent être.

Nous avons demandé une concession au lac des  
et sollicitons, par ce même courrier, de la Municipalité de Joux, l'autorisation  
de poser une voie Decauville, du lac des, par la "Piolettaie" la route  
du Sechey à la Halle de ce nom, pour aboutir aux "Huit Fourches".

Comme le hameau des Charbonnières est intéressé  
au passage de la "Piolettaie", nous tenons vous demander si, et sous quelle  
conditions nous demandons votre approbation aux installations projetées et dans  
l'attente de vous lire, veuillez agréer, Messieurs le Président, les assurances  
de notre parfaite considération.

Société des Glaces  
de la Vallée de Joux  
Le Directeur:

J. Krebs

Lausanne, le 13 février 1912

Monsieur Elie Rochat-Golay  
Président du Conseil Administratif, Les Charbonnières

Monsieur le Président,

Nous avons eu l'honneur de vous expliquer verbalement que faute de faire honneur à nos contrats, la vitalité de notre société, voire son existence même, était fort compromise.

Afin de sauvegarder nos intérêts ultérieurs, et sans vouloir relever ce que la cessation de notre activité aurait de désastreux pour la contrée, notre conseil a décidé de faire tous sacrifices utiles, si onéreux qu'ils puissent être.

Nous avons demandé une concession au lac Ter et sollicitons, par ce même courrier, de la Municipalité du Lieu, l'autorisation de poser une voie Decauville du lac Ter, par la « Biolettaz », la route du Séchey à la halte de ce nom, pour aboutir aux « Huit Fourches ».

Comme le hameau des Charbonnières est intéressé au pâturage de la « Biolettaz », nous venons vous demander si, et sous quelles conditions, vous donneriez votre approbation aux installations projetée, et dans l'attente de vous lire, veuillez recevoir, Monsieur le Président, les assurances de notre parfaite considération.

Société des glaces de la Vallée de Joux, le directeur :

J. Krebs

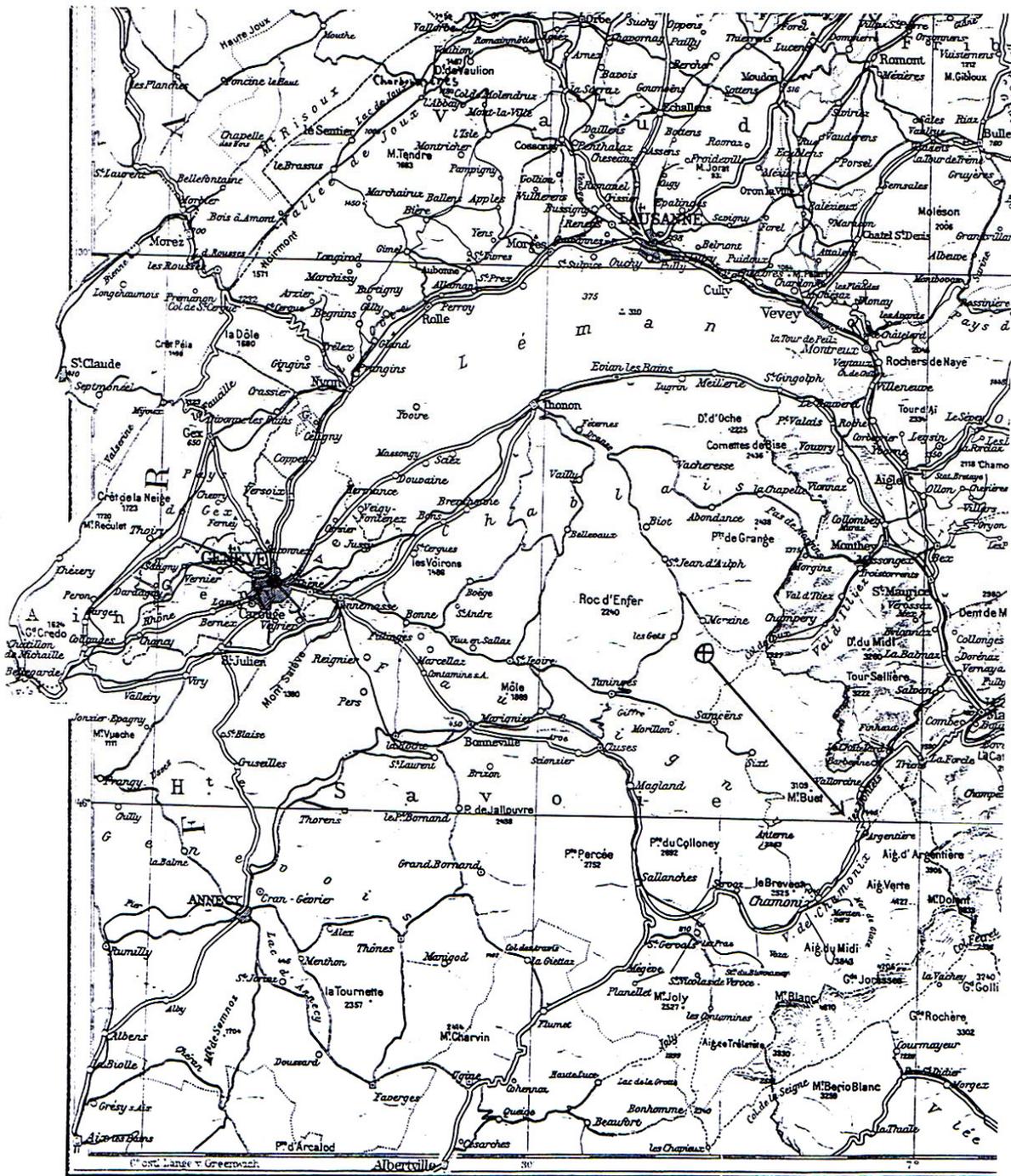
La Société des glaces de la Vallée de Joux ne put prendre que 132 wagons au lac Ter, avec les difficultés d'exploitation que l'on imagine. Afin de pouvoir livrer ses clients pendant la période d'été de 1912, la société fit déménager une équipe, avec armes et bagages, au Glacier d'Argentière, dans la région de Chamonix, d'où elle put expédier la glace manquante, toujours par chemin de fer, à ses meilleurs clients.

Cette transhumance exceptionnelle a laissé une trace dans les documents qui suivent et par quelques photos que l'on trouvera à la suite, les originaux en leur temps en possession de Mme Louis Golay, belle-fille de M. Louis Golay, le grand et fidèle manitou des glaciers du Pont auquel nous rendrons hommage ailleurs dans cette brochure.

Pour le moment, en route pour Argentière...

# Situation du glacier d'Argentière en Haute-Savoie

Expédition de 1912



Orell Füssli Arts Graphiques S.A. Zurich, 1936

- Frontières de la Suisse
- - - d'autres États
- ..... cantonales
- ==== Route principale
- ==== Route secondaire
- Chemin important
- Tramway

Désignation du matériel contenu dans le wagon (copie lettres  
d'avril 1912)

Un coffre à outils contenant: 1 équerre, 4 haches, 5 haches  
à main, 1 tallarde, 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,  
déchetts 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 lures, 3 échelles en bois, 1 caisse, presse  
à copier et matériel de bureau.

Le tout usagé.

Rapport concernant l'exploitation de la glace au Glacier  
d'Argentière (copie lettre d'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 m<sup>2</sup> de surface pour réduire l'appareil exploseur.
  - b. A environ 350 m une petite baraque de 4 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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.*

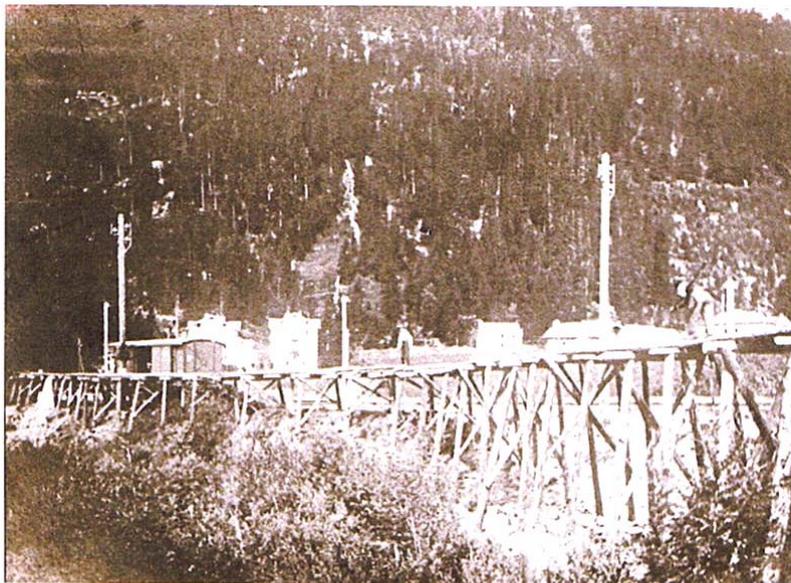
(copie lettres d'avril 1912)

1o	Fer $\perp$ de 120 m <sup>m</sup> de largeur 25 760 kg à 15 par 10 kg	14264.
2o	Bois rond brut 50 m <sup>3</sup> à 50 le m <sup>3</sup> (500 m <sup>3</sup> de 4 m <sup>3</sup> )	2500.
3o	Planches ronds alignés de 20 m <sup>m</sup> 300 m <sup>2</sup> à 1.60 le m <sup>2</sup>	480.
4o	Poudroments bruts alignés de 40 m <sup>m</sup> 60 m <sup>2</sup> à 2. le m <sup>2</sup>	120.
5o	Couverture en tôle, étain ou ardoise 50 m <sup>2</sup> à 4. le m <sup>2</sup>	320.
6o	Pose de ces divers bois et vers.	2200.
7o	Repai d'un carrossier pour mises	100.
8o	Clouterie et arroments des portes	240.-
9o	En réserve.	500.

Total fr. 20900



La glissoire ou la rise qui court du glacier au fond de la vallée, en partie à flanc de coteau.



L'arrivée de la rise à proximité des wagons qui ensuite, chargés, prendront le chemin des différentes capitales suisses ou françaises où résident les clients de la société.

Les problèmes financiers des Glacières du Pont des années vingt ont déjà été traités dans notre précédente brochure sur les Glacières. Nous ne donnerons ici que les pièces retrouvées depuis lors, ACL, VA.

**Réunion des délégations des municipalités de l'abbaye et du Lieu et représentants de la Société des Glacières de Joux.**

Séance du 25 janvier 1923, au Pont.

Présidence de M. Louis Berney, syndic.

Sont présents, pour l'Abbaye, MM. Louis Berney, syndic, Rochat-Piguet Adrien, Rochat-Piguet Jean et Piguet Maurice. Sont présents pour le Lieu : MM Aubert Ed. syndic, Rochat-Golay Elie. M. Rochat-Golay Henri député assiste à la séance.

Ordre du jour : étude du projet d'avance de fonds à la Société des Glacières de Joux par les communes de l'Abbaye et du Lieu.

Il est donné lecture : 1o D'une lettre de la Banque cantonale vaudoise nous garantissant que cet établissement suspendra toute poursuite contre la Société des Glacières jusqu'au 31 décembre 1923 au cas où, grâce à l'appui des communes, cette société pourra effectuer son exploitation de glace en 1923. 2o Idem de l'Union des Banques Suisses aux mêmes conditions. 3o D'une lettre des CFF nous avisant que la Compagnie serait disposée à faire une réduction sur le prix des transports de glace et demandant le nombre de wagons que la Société des Glacières aurait à transporter.

Il est pris acte de la déclaration de M. Krebs, directeur, qui s'engage à ne pas exiger de la société le paiement de ce que celle-ci lui doit, ceci, jusqu'à extinction complète de l'avance consentie par les communes.

L'Etat, de son côté, nous annonce par l'entremise de M. Rochat-Golay, député, qu'il n'intentera pas de poursuites contre les Glacières pour les impôts arriérés non payés.

Une discussion s'engage sur la situation financière actuelle de la société et les prévisions du coût d'exploitation et les ventes de glaces pour 1923. Après explications de part et d'autre, la proposition suivante est soumise à MM. les délégués des Glacières : sur l'avance de fonds consentie par les communes à la Société des Glacières, ces Messieurs sont autorisés à prélever, outre l'argent nécessaire pour la paie des ouvriers et le règlement des impôts et assurances : 1o Pour M. Louis Golay, chef d'exploitation, une somme de 350.- pour le mois d'exploitation, et la somme de 175.- par mois pendant les mois suivants jusqu'à extinction de l'avance faite par les communes. 2o Par M. Krebs, directeur, une somme de 125.- par mois. Ces Messieurs pourront se faire payer le solde de leur traitement par la société après que les communes auront été désintéressées.

M. Golay accepte la proposition qui le concerne ; quant à M. le directeur, il réserve sa réponse jusqu'à la fin de la semaine.

Il est décidé de confier l'exploitation du compte de cette ouverture de crédit à M. Elie Rochat-Golay, municipal. Celui-ci est chargé, avec M. A. Rochat-Piguet, municipal, de consulter M. le préposé à l'Office des poursuites pour l'élaboration d'une convention à passer entre les communes du Lieu et de l'Abbaye et la Société des Glacières, sur les bases ci-dessus indiquées.

M. le secrétaire municipal du Lieu, en répondant à la Cie des CFF, à leur lettre citée plus haut, demandera à cette Cie de bien vouloir surseoir à cette poursuite contre les Glacières de Joux en ce qui concerne une facture de réfection de voie, jusqu'après le 31 décembre 1923 ; ceci en vue de permettre l'exploitation de la glace cette année et d'exécuter les décisions de nos Conseils communaux.

**Séance des délégués des municipalités du Lieu et de l'Abbaye pour arrêter la liste des frais pour les glacières 1922-1923.**

Sont présents, pour le Lieu, MM. Aubert syndic et Jean Aubert, municipal. Pour l'Abbaye, MM. Berney, syndic, et Adrien rochat Municipal. M. Louis golay assuiste à la séance.

Après délibération il est décidé de prélever les frais sur le subside reçu pour le ch'ômage et verser le solde à la Société des Glacières.

La liste sera établie comme suit :

1922	Jean Aubert, réaction	25 fr.	
	Louis Berney	45	70
1923	à Aubert	45	
	J. Aubert	fr. 38 + 25 = 63	
	Elie Rochat	fr. 20 fr.	
	Jules Rochat	10 fr.	
	Mpho Piguet	5 fr.	
	Mpho Rochat	5 fr.	
	Ed. Debray	5 fr.	
	Ad. Rochat de	15 fr.	
	Adrien Rochat	14	
	Mpho Rochat	5	
	Mauro Piguet	15	
	Ant. Aubert	5	
	Jean Rochat	5	
	L. Mpho-rochan	5	
	L. Berney	55	134
	L. Mpho-rochan	10	10
	Ed. Rochat-Golay	30	30
	L. Golay, quin. de gaz		50
	Equipement broyeur		10
	Bathuyot		5
	Commune impôts		11445
			Total fr. 166.45
	Subside	fr. 1020	
	résidu	166.45	
		fr. 253.55	
	à verser à M. L. Golay des Glacières		

## **Procès-verbal de la séance des délégations des municipalités du Lieu et de l'Abbaye du 1<sup>er</sup> février 1923 au Pont.**

Présidence de M. L. Berney syndic.

Sont présents, pour le Lieu, M. Elie RoCHAT-GOLAY municipal, pour l'Abbaye, MM. L. Berney, A RoCHAT-PIGUET, et Maurice PIGUET.

Après une longue discussion, il est procédé, en exécution des décisions prises en séance du 25 janvier écoulé (M. Krebs ayant annoncé qu'il accepte nos propositions), à l'élaboration et admission de la convention ci-dessous. M. E. RoCHAT-GOLAY étant chargé de la faire munir des signatures des parties intéressées.

### **Convention**

Entre la Société des Glacières de la Vallée de Joux et les communes du Lieu et de l'Abbaye, il est passé la convention suivante qui en même temps tiendra lieu de bail de location.

Art. 1. La Société des Glacières déclare par la présente louer aux communes sus-désignées : les magasins à glace nos 4, 5, 6 et 7, ainsi que les hangars, arsenal, forge et l'outillage dont ci-annexe l'inventaire pour le terme d'une année, ceci en vue de permettre l'exploitation et le logement de la récolte de glace de l'hiver 1923.

Art. 2. L'entretien des bâtiments, machines, outillages, engins de pesage, etc., en un mot, de tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et manutention, reste à la charge de la Société des Glacières, les communes ne prennent aucune responsabilité pour détérioration ou usure du matériel ou autres.

Art. 3. Pour assurer l'exploitation de la glace et son expédition, les communes sus-indiquées se font ouvrir un compte de crédit à la Banque cantonale vaudoise jusqu'à concurrence de 10 000.- qui servira :

- a) A payer le personnel ouvrier nécessaire à l'exploitation et expédition de la glace.
- b) A payer les primes d'assurance du dit personnel.
- c) A garantir un acompte de traitement à M. le directeur chargé de la vente de la récolte de glace et au chef de manutention, suivant procès-verbal de la séance du 25 janvier écoulé, soit pendant le mois de l'exploitation par une somme de 475.- et pendant les mois d'expédition jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1923, par une somme de 300.- par mois.

Art. 4. Toute la glace exploitée reste en garantie aux communes du Lieu et de l'Abbaye, ainsi que le matériel et solde des approvisionnements désignés par inventaire annexés, le tout déplacé et remisé dans les hangars, arsenal et forge loués à cet effet.

Art. 5. Monsieur Louis Golay, chef de manutention, est nommé gardien du gage.

## Quand les glaciers brûlent...

Messieurs Drouin et Cie glace  
Louhans.

Messieurs!

Dans la nuit du 2 au 3 avril écoulé nous avons eu nos immeubles glaciers anéantis par le feu, quatre compartiments sont totalement anéantis, les trois autres qui étaient complètement remplis de glace, soit plus de 11000 m<sup>3</sup>, 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 Suisse 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 prévenu plus tôt, mais je tenais de savoir si nous pourrions vous fournir, eh bien ce sera possible, nous vous livrerons tout ce que vous aurez besoin. Si nous en manquons avant la fin de la saison, vous la recevez de Genève, par conséquent vous pouvez être tranquille...

Texte tiré du copie-lettre englobant l'année 1927. Lettre du 10 avril 1927 :

Messieurs Drouin et Cie glace Louhans,

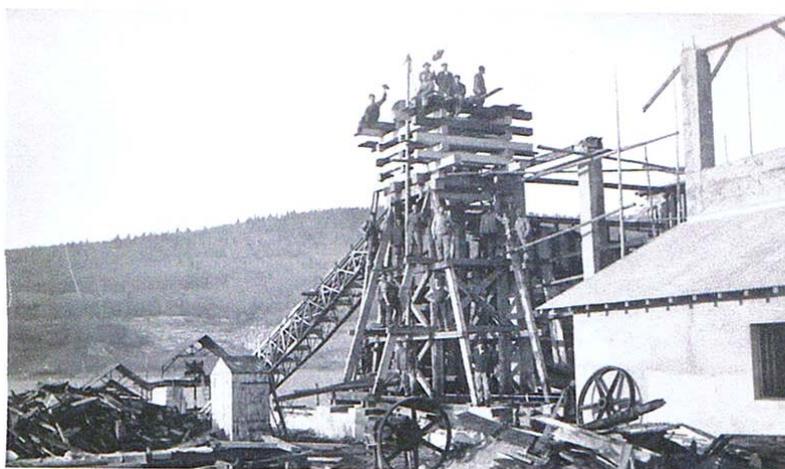
Messieurs,

Dans la nuit du 2 au 3 avril écoulé, nous avons eu nos immeubles glaciers anéantis par le feu, quatre compartiments sont totalement anéantis, les trois autres qui étaient complètement remplis de glace, soit plus de 11 000 m<sup>3</sup>, 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 Suisse 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 prévenu plus tôt, mais je tenais de savoir si nous pourrions vous fournir, eh bien ce sera possible, nous vous livrerons tout ce que vous aurez besoin. Si nous en manquons avant la fin de la saison, vous la recevez de Genève, par conséquent vous pouvez être tranquille...

L'incendie de la nuit du 2 au 3 avril 1927 est impressionnant :



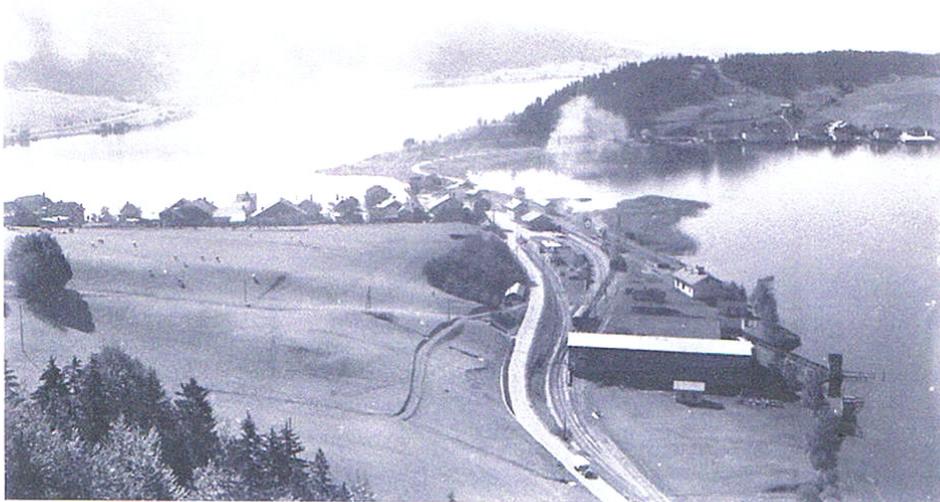
Incendie qui ne laisse presque rien des anciens entrepôts. On découvre ici, dans les décombres, qui ont résisté au feu, les colonnes de 1896 et le toit de 1906.



Construction d'une tour en vue de la remise en place de l'élinde



Etat des lieux - et dernier état -d'après 1927



SOCIÉTÉ DE GARES FRIGORIFIQUES  
PORTS-FRANCS ET GLACIÈRES  
DE GENÈVE

—  
CONSEIL D'ADMINISTRATION  
—

Lausanne, ~~xxxxxx~~ le 22 mai 1942.  
~~XXXXXXXXXXXX~~

A la Municipalité du Lieu,

L e L i e u .

(Vallée de Joux).

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Me référant à ma lettre du 6 courant, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai donné rendez-vous à la Municipalité de l'Abbaye lundi 25 courant, à 15 h.40, à la gare du Pont, pour discuter les propositions de notre Société concernant la location ou la vente des installations des Glacières de Joux.

Il vous intéresserait peut-être d'assister à cette entrevue, à laquelle nous vous convions très volontiers.

Veillez agréer, Monsieur le Syndic et Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

SOCIÉTÉ DE GARES FRIGORIFIQUES  
LE PRÉSIDENT DU CONSEIL

*F Chaux*

Directeur du 1<sup>er</sup> arrt. CFF.  
Avenue de la gare 43,  
Lausanne.

Comment finirent les Glacières du Pont ?

Un coup d'oeil sur les archives de la commune du Lieu.

A30. du 22 VIII 1940. Vente de terrain. La direction de la Société gare frigorifique et glacières de Genève et le Pont serait disposée à vendre une parcelle de terrain sises à côté de l'entrepôt des glaces du Pont, côté Vallorbe. En réponse prière de nous soumettre une offre pour une parcelle à proximité de la voie ferrée d'une contenance de 200 m2.

7 septembre 1940. Société gares frigorifiques, Genève. Suite à leur renseignement pour terrain offert près des glacières du Pont, seul un achat nous intéresse qui aurait pour but la construction de hangar.

28 septembre 1940. Mr. le syndic renseigne qu'il a eu une entrevue avec M. Bourquin concernant achat terrain près des glacières Le Pont. Cette société met à notre disposition 1000 m2 au prix de 2.- le m2, parcelle située à bise du bâtiment actuel, s'étendrait de la voie au lac. Après examen des lieux, un hangar pourrait éventuellement se construire au dessus gare du Lieu; une étude des 2 projets est à envisager.

Projets apparemment sans suite.

7 mai 1942. Société frigorifique de Genève. La section des forêts se mettra en rapport avec celle de l'Abbaye pour réponse à donner à Sté frigorifique à Genève pour offre de location aux glacières.

Là aussi apparemment sans suite.

On lit par contre en date du 6 III 1943: "Permis de construire hangar à glace. Le permis de construire un hangar à glace sur la rive lac Brenet a été délivré au fils de Rochat-Perret Charbonnières avec les réserves suivantes: 1/ Le toit du hangar sera à 2 pans. 2/ L'autorisation est limitée au 30 juin 1948, date à laquelle le hangar devra être complètement démoli et les lieux remis en parfait état.

Toute la correspondance de la Société de gares frigorifiques ports-francs et glacières de Genève provient des archives de la commune du Lieu, C, correspondance.

Tournons-nous maintenant vers les archives de la commune de l'Abbaye.

A16. 9 mai 1942. Glacières du Pont. A l'offre de location de la Société des Glacières, la Municipalité répond que c'est l'achat du bloc qui intéresse la commune de l'Abbaye, avec la voie industrielle.

23 mai 1942. La Société des gares frigorifiques donne rendez-vous à la Municipalité pour le lundi 25 mai 1942 à 15 h 40 au Pont, pour discuter de l'achat éventuel des glacières. La section des domaines est convoquée au Pont pour cette date et heure.

6 juin 1942. Glacières de Joux. Il est discuté sur l'offre des Gares frigorifiques relative à la vente des Glacières de Joux. Si le prix proposé à la section des domaines n'est pas surfait, à la proposition faite un préavis sera présenté dans ce sens au C.C.

27 juin 1942. Glacières. Il est pris acte d'une lettre de M. Chenaux, Directeur de la Société frigorifique et glacières de

Genève, que dite société est d'accord de vendre à la commune les terrains et installation des glacières de Joux au Pont pour le prix de frs 20 500.- (8430 m). Il sera accusé réception de cette lettre, avisant que nous faisons un préavis municipal à notre C.C.

22 août 1942. Glacières. Une lettre de M. Chenaux nous ratifie les propositions des C.F.F. relatives du prix d'achat de la voie industrielle.

12 septembre 1942. Glacières. Pris acte de lettres de la Direction des Glacières et de la Société de gymnastique du Pont qui seront adressées au président de la commission du Conseil Communal devant rapporter sur cette affaire, en lui faisant remarquer qu'il n'est pas intervenu de solution dans la dernière séance du conseil et qu'en conséquence cette commission doit présenter un rapport au conseil qui en délibérera pour permettre à la Municipalité de répondre à la lettre de M. Chenaux.

On lit dans le registre du CG. B7, au 8 août 1942; que l'offre des glacières de 20 500.- est intéressante, et que le tout est renvoyé à une commission qui rapportera.

On y lit encore, au 22 août 1942, que l'acquisition des glacières est une affaire problématique pour la commune; après une longue et laborieuse discussion le préavis est renvoyé à la Municipalité pour une nouvelle étude.

Le hangar des glacières mesurait 45 m de long sur 12 m de large avec une hauteur de 7 m. Il paraissait approprié pour l'entreposage de bois.

Aucun préavis concernant cette affaire n'a été retrouvé. Les archives restent lacunaires. Ce que l'on sait toutefois, c'est qu'ici aussi l'affaire tomba à l'eau.

Ce fut finalement Jacques Fantoli, entrepreneur aux Charbonnières qui racheta les Glacières du Pont, pour un prix que l'on ignore. En 1945 sauf erreur.

On peut considérer cependant que 1942 est la fin des Glacières du Pont.

Le comité et les membres de  
**L'ASSOCIATION POUR  
LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE  
DE LA VALLÉE DE JOUX**

se font un plaisir de vous inviter  
le vendredi 17 mai 1991 à 17 heures  
à la salle du Patrimoine, Centre socio-culturel,  
Le Sentier

pour le vernissage de l'exposition:

**LES GLACIÈRES  
DES LACS DE JOUX  
ET  
REGARDS SUR L'HISTOIRE  
DE LA VALLÉE DE JOUX**

L'exposition occupera la salle jusqu'en été 1992

# SALLE DU PATRIMOINE

ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DE LA VALLÉE DE JOUX

# EXPOSITION



## LES GLACIÈRES DES LACS DE JOUX ET REGARDS SUR L'HISTOIRE DE LA VALLÉE DE JOUX

OUVERT DU 18 AU 26 MAI 1991 - DE 15 À 18 HEURES  
CENTRE SOCIO-CULTUREL LE SENTIER VALLÉE DE JOUX

STATISTIQUES I

Années où la récolte de la glace s'est terminée en février ou mars.

1880	Terminé la récolte le 14 mars
1881	?
1882	?
1883	Terminé la récolte le 11 mars
1884	" " vers le 26 février env.
1885	La récolte s'effectuait encore le 26 février
1886	Terminé la récolte le 14 ou 16 mars
1887	" " les premiers jours de mars
1888	" " le 9 mars
1889	" " le 11 mars
1890	La récolte s'effectuait encore le 20 février
1891	?
1892	Récolté jusqu'au 16 mars
1893	} Récolté jusqu'en mars les premiers jours
1894	
1895	
1896	
1897	La plus grande partie de la récolte s'est faite en fév.
1898	<i>idem</i>
1899	Pas de récolte au lac Brenet (Février exploitation du lac Ter)
1900	Récolté jusqu'au 14 mars
1901	Idem, 30 degrés en dessous de 0 le 19 février à 8 h. du matin
1902	?
1903	Récolté jusqu'au 23 février
1904	premiers jours de mars
1905	17 février
1906	24 mars
1907	5 avril (du 31 mars au 5 avril trav. de nuit dès minuit à 1 h. après-midi)
1908	→ 26 février
1909	15 février
1910	16 mars
1911	Finis la récolte le 23 février

- 1912 Lac Ter puis glacier de l'Argentière pour les expéditions d'été
- 1913 Récolte terminée le 24 mars
- 1914 Récolte achevée vers le 20 février  
De 1915 à 1924, aucun renseignements
- 1924 Récolte terminée le 9 février
- 1925 Récolte terminée au début de février
- 1926 Récolte commencée le 26 janvier, arrêtée le 4 février pour cause de mauvais temps, d'attente d'une reprise éventuelle inconnue, si même il y eut reprise
- 1927 Récolte commencée le 3 janvier, poursuivie jusqu'au 13 au soir. Dégâts mécaniques plus mauvais temps. Reprise le 1er mars jusqu'au 14 mars.

"Le recensement des dates et quelques petites remarques sur la température qu'il s'est produite dès le commencement des exploitations de glace au Pont est à peu près terminé, mais le tout sera encore bien incomplet, car je ne puis retrouver des documents sûrs pour quelques années".

Lettre de Louis Golay à Krebs, Directeur, Coire, 2 IV 1914.

Les renseignements de 1924 à 1927 ont été rajoutés par nos soins.

STATISTIQUES II

Relevés d'expéditions de glace d'après le Grand livre d'expédition des Glacières - propriété de M. Gilbert Reymond, ancien régent aux Charbonnières (on constate quelques divergences avec les chiffres précédents probablement extraits d'une autre source par Louis Golay, ancien directeur: Copie-lettres ? )

Année	wagons	tonnage	reentrées	
1887	659	6596 t.		
1888	635	6317		
1906	1570	15576		
1907	986	9675		
1908	1133	10249		
1909	918	9117	55546.80	
1910	1471	14588	87619.15	
1911	1804	17974	118253.-	
1912	237	2370	8288.-	132 wagons ont été exploités au lac Ter en 1912.
1913	1104	11016	67389.40	
1914	642	6406	33321.25	
1915	689	6866	42960.-	
1916	479	4820	28385.-	
1917	349	3635	20818.95	
1918	73	736	5244.45	
1919	270	2817	36978.90	
1920	324	3280	45995.10	
1921	332	3210	40462.-	
1922	159	1590	19354.-	
1923	145	1445	18648.10	
1924	148	1485	12661.95	
1925	264	2635	18449.35	
1926	132	1320	12734.15	
1927	129	1344	13358.10	
1928	243	2945	22273.23	
1929			13237.-	
1930	409	4762	27455.-	
1931			5197.-	
1932			2139.-	

Glace expédiée - en tonnes -

Année	tonnes	Année	tonnes
1886	0!	1908	392
1887	6589	1909	318
1888	6421	1910	667
1889	7595	1911	856
1890	8269	1912	10
		1913	491

Statistique des wagons expédiés de 1896 à 1913

1 wagon : 10 tonnes environ

ANNÉE	FRANCE	SUISSE	TOTAL WAGON	TONNAGE	
1896	657				
1897	545				
1898	931	583	1514	15140 tonnes	
1899	45	236	281	2810	
1900	1089	355	1444	14440	
1901	39	509	548	5480	
1902	197	720	917	9170	
1903	75	598	673	6730	
1904	182	907	1089	10890	
1905	105	773	878	8780	
1906	448	1125	1573	15730	105
1907	300	685	985	9850	

Essai sur les différentes sociétés et responsables ayant géré  
les Glacières du Pont

- 1879 Naissance de la SOCIETE ANONYME POUR L'EXPLOITATION DE LA GLACE DES LACS DE LA VALLEE DE JOUX.  
Bureaux de M. Gustave Cramer & Scherer transporté à:  
Rue de Hollande no 14. De même que les bureaux des Glacières.
- Cette société durera jusqu'en 1886, année d'inauguration du Pont-Vallorbe où elle fit faillite.
- Dans le cadre des correspondances, cette société se fait appeler de différentes manières. Parmi celles-ci:
- Société de l'exploitation des glaces de la Vallée de Joux, siège à Genève
  - Société de la glace des lacs de la Vallée
  - Société des glaces
  - Société des glaces des lacs de Joux
  - Un timbre porte: Glacières des lacs de la Vallée de Joux au Pont.
  - On parle dans le public de: LA GLACIERE DU PONT. Ou encore: LA GLACIERE DU LAC BRENET.
- Le directeur, pour cette période, directeur local il s'entend, est probablement Edgar Rochat, sans que celui-ci ne soit toujours désigné comme tel. En fait le grand manitou au Pont est l'inspecteur Charles Cramer, frère de Gustave Cramer, membre du C.A. de la société à Genève. On s'adresse à elle par l'adresse: Direction Glaces suisses, Genève. Le directeur de la société à Paris est Th. Scherer, Directeur, Paris.
- Les rapports avec la direction de Genève ne sont pas toujours aisés. Ces messieurs de la ville ne comprennent rien aux difficultés engendrées par un commerce de glace, d'autant plus qu'à l'époque, rappelons-le, les envois se font de Croy où il a fallu convoyer la glace par chars et chevaux.
- De 1882 à 1885, la correspondance est tenue tour à tour par Edgar Rochat et par Charles Cramer inspecteur.
- 1886 Faillite de la Société des Glacières. Première faillite. L'entreprise est reprise par la Compagnie du Pont-Vallorbe qui ne tient pas à perdre l'essentiel de son convoiage marchandises.
- Du Pont on s'adresse alors à Charles Masson, administrateur délégué du Pont-Vallorbe à Lausanne.
- Le directeur local est Benjamin LeCoultré, désigné ici comme Directeur de l'Exploitation des glaces de Joux au Sentier, ou encore Directeur des Glacières de Joux au Sentier. Secrétariat effectué par Benjamin LeCoultré puis par Emile Rochat-Mouquin, chef d'exploitation.
- Autre désignation de la société (1888): Exploitation de la Glace des lacs de Joux au Pont.
- 1891 Début d'année. Le Pont-Vallorbe a été englobé dans le Jura-Simplon. La Société des glaces doit recommencer à voler de ses propres ailes. Elle élabore ses statuts en décembre 1890 sous l'appellation de: SOCIETE ANONYME DES GLACES DE LA VALLEE DE JOUX ou encore par: SOCIETE DES GLACES DE LA VALLEE DE JOUX.

Responsable principal semble-t-il, et cela jusqu'en 1894 où il doit être décédé, M. Charles Masson de Lausanne.  
Président du CA en 1895: Ad. Galopin.

La suite reste floue.

On retrouve cependant en 1900 la Société gérée au Pont par G. Baatard, qu'on avait pu voir Entrepreneur pour l'expédition des glaces déjà en 1888, ce n'était donc pas le dernier venu, plutôt un homme bien au courant du commerce de la glace, peut-être même l'un des piliers de la société, encore qu'on ne sache que peu de chose sur lui. Il semble posséder à cette époque où il se fait vieux, il le lui dit lui-même, la majorité des actions de la société. Il souhaiterait vendre à Edgar Rochat du Pont, Hôtel de la Truite, sans que cela ne puisse se réaliser.

G. Baatard est toujours administrateur à Lausanne en 1904. Et l'on parle toujours à l'époque des Glaces de la Vallée de Joux. Il y a donc suite.

Un timbre porte la marque, à cette époque: Glacières des lacs de la Vallée de Joux, Le Pont.

En 1905 le directeur est J. Krebs à Lausanne, que l'on retrouve encore à fin 1909.

Le secrétariat au Pont dès au moins 1905, en réalité peut-être effectué de longue date, <sup>St. Gen.</sup> par Louis Golay des Charbonnières, poste qu'il occupera très certainement jusqu'à la fin des glacières en 1942. Il cumule de plus les fonctions de Directeur local on ne sait depuis quand, depuis la deuxième faillite, l'incendie de 1927 ?

En 1908 découverte par nos soins pour la première fois des merveilleuses entêtes illustrées de la "Société des glaces de la Vallée de Joux". Pures merveilles. Siège social et direction à Lausanne, téléphone no 2110.

- 1911 Réclame dans la publication touristique de cette date: Société des glaces de la Vallée de Joux.
- 1912 Toujours entêtes illustrées et même directeur, J. Krebs, et cela au moins jusqu'à la fin de 1914.  
Timbre: Glacières des lacs de la Vallée de Joux, le Pont.
- 1917 Selon Journal des tribunaux, 1924: Société des Glaces de la Vallée de Joux.
- 1923 Faillite, le 18 juin.  
Nous retrouvons alors dès décembre 1923 et cela jusqu'en mai 1927, tampon: Glaces de Joux, Le Pont, Suisse.  
M. Louis Dentand Administrateur Société des Frigorifiques et Glacières Genève.  
Autre dénomination: Glacières des lacs de la Vallée de Joux, Le Pont, Suisse.  
Louis Golay reste fidèle au poste. Selon lui, 43 d'activité dans la société le 24 novembre 1932, entré par conséquent dans celle-ci en 1889.  
La dénomination Glacières de Joux Le Pont sera dès lors employée probablement jusqu'au terme de l'entreprise à une date que nous situons à 1942. On trouve ce timbre entr'autre sur le livret de travail du dénommé Hermann Rochat des Charbonnières encore en 1939 (voir illustration).

Essai iconographique sur les glaciers du Pont (voir photos pp. 187-189).

La population locale, aussi bien que les gens de passage, s'est toujours intéressée de très près à l'activité des glaciers, et cela dès le début. Cet intérêt permit une grande accumulation de documents photographiques de tous genres.

Les premiers résultent de l'activité exceptionnelle du photographe Auguste Reymond qui nous donna, à n'en pas douter, les premiers documents photographiques sur les glaciers. Des témoignages d'une valeur inestimable en même temps qu'ils demeurent d'une qualité exceptionnelle.

On trouve ensuite, qui en prend en quelque sorte le relais, l'immense production du domaine de la carte postale. Nous vous proposerons plus loin une sélection de vues. L'inventaire de cette production n'a jamais été fait.

De nombreuses photos, autres que celles d'Auguste Reymond, existent aussi. Elles ont l'avantage de proposer des sujets qui rompent avec l'ordinaire, ainsi ces quelques rares vues de l'intérieur des glaciers.

Les journaux s'étant aussi intéressés à l'activité des glaciers, on trouvera plusieurs documents photographiques dans les collections de la plupart de nos hebdomadaires romands, citons en particulier la Patrie Suisse. Un inventaire de cette matière "journalistique", là non plus, n'a jamais été fait. Il y a encore de belles trouvailles à faire.

Bref, additionnez le tout, et vous aurez à votre disposition une masse considérable de documents photographiques qui vous permettront d'illustrer cette magnifique épopée. Nous tentons plus bas un inventaire succinct.

Faisons d'abord connaissance avec Edgar Rochat, l'homme qui le premier s'intéressa d'une manière sérieuse aux glaces de nos lacs et qui obtint la concession pour son exploitation, de la part de l'Etat de Vaud, en 1877. Les photos 1 à 8 font partie à l'origine de la collection de Mme Lucie Imhoff, petite-fille du dit Edgar Rochat.

1. Edgar Rochat, à gauche, et son père Henri au centre. Photo de 1865 environ. A droite, autre fils de Henri Rochat ? Rappelons ici qu'Edgar Rochat est né en 1845.
2. Edgar Rochat en 1870 environ.
3. Portrait d'Edgar Rochat, photo J. Schilder, aux environs de 1900, alors qu'il récoltait la glace sur le Lac Ter (voir brochures le Pèlerin à ce sujet).
4. Edgar Rochat, carabinier, vers 1870, photo Stephan.
5. Le vétéran Rochat du Pont, doyen des carabinier vaudois (il est né en 1845). Photo: Wassermann, Genève. Parue le 31.8.1926. *Patrie Suisse? Illustré?*
6. Vers 1870, femme d'Edgar Rochat, Louise Jenny née Boisay, de Ursins. Le couple eut pour enfants: Berthe, Anaïse, Odette, Ida, Julie, Rachel (tiendra le kiosque du Pont, juste à côté de la Truite), Alphonse.
7. Louise Jenny Rochat en 1900 environ, photo Cognet Paris.
8. Le couple Edgar Rochat et sa femme dans les années 1910 environ. A l'arrière-plan, les glaciers. Carte postale d'époque.

Notons ici, ce que nous aurions du faire dans notre introduction, que toutes les photos numérotées dont on trouvera la description, font partie de la collection du Patrimoine de la Vallée de Joux qui établit la copie de tous les documents photographiques prêtés pour l'organisation de l'exposition sur les Glacières à l'Essor en 1991.

Nous entrons maintenant dans une deuxième série de photos qui font partie de la production d'Auguste Reymond, photographe.

9. Le village des Charbonnières avant 1879. On peut y constater que les glacières du Pont ne sont pas encore construites. Ce document a également paru dans l'ouvrage: Auguste Reymond, photographe de la Vallée, 1825-1913, Editions de la Thièle, 1986.
10. Le Village des Charbonnières, probablement à l'automne 1879. Les glacières du Pont sont flambant neuves.
11. Construction des glacières à la fin de l'automne 1879. Et déjà une crachée de neige pour arranger les choses. Cette photo a également paru dans l'ouvrage pré-cité.
12. Construction des glacières à la fin de l'automne 1879. Avec constructeurs placés sur la charpente à l'occasion de la prise du cliché effectué le même jour que le précédent.
13. La quatrième récolte de l'hiver 1883. Nous tenons peut-être là l'un des meilleurs documents photographiques sur les glacières du Pont. Documents également paru dans l'ouvrage pré-cité.
14. Photo attribuée à Auguste Reymond. Collection privée. Hautes eaux de l'hiver 1882-1883. La récolte.
15. Hiver 1882-1883, hautes eaux, les bâtiments des glacières.
16. Les glacières lors de la récolte de 1880 probablement. On comparera aux deux documents précédents. On constatera sur ce cliché qu'il n'a pas encore été procédé à l'agrandissement de celles-ci sur le côté droit, avec construction d'une tour (manège) et d'une seconde glacière de dimensions moindre. Cette construction remonte à 1883.
17. Le village des Charbonnières avec l'arrière-plan les glacières façon 1886. On démonte tout et l'on recommence. 1886 voit aussi l'arrivée du chemin de fer au Pont. L'immense tranchée toute fraîche à droite des glacières, prouve que le document est des années 1886 ou 1887, guère plus tardif.
18. Photo attribuée sans certitude à Auguste Reymond. Glacières 1886 vues de près, avec quatre des six hangars latéraux, et le hangar principal du centre.
19. Une des quatre vues stéréoscopiques de l'artiste, la plus formidable. Avoir l'occasion de voir une telle vue avec l'appareil stéréo permettant de voir en relief est l'une des expériences les plus saisissantes que puisse faire un historien. La Vallée d'autrefois retrouvée dans sa presque réalité, c'est-à-dire en trois dimensions. Un bond dans le passé, une impression formidable. Récolte des années 1881 ou 1882. Présence de la tour (manège ou carrousel), mais non encore de la glacière secondaire de 1883. Admirez au passage l'état des lieux. Et l'on prétend livrer de la glace propre!

20. Seconde vue stéréo, la récolte de 1880, avec le personnel travaillant sur les glaces du lac Brenet.
21. La récolte de 1881 ou de 1882, vue prise probablement le même jour que le no 19. Deux personnages au premier plan admirent de loin l'activité formidable des glacières.  
Il existe un quatrième cliché qui montre la glacière de 1880 vue de loin, en face, avec différentes personnes près des bâtiments.
22. La récolte, convoyage des radeaux de glace, par un canal laissé libre, en direction des glacières. Photo plus moderne, de ce siècle ? Années 1880 ? Le genre de blouse que porte une partie des hommes semble finalement nous faire opter pour les années 1880.

Nous tombons maintenant sur une série de cartes postales. Quelques-unes parmi tant d'autres.

23. Les sept entrepôts des glacières de 1886, photo de 1900 environ.
24. Les sept entrepôts des glacières de 1886, en médaillon, plus l'entrée d'un magasin. Photo 1900 environ.
25. Les glacières de 1886, avec en médaillon entrée d'un magasin. Quelques ouvriers scient la glace sur le lac. 1900 environ.
26. Vue des glacières de 1886, avec tout le système de sciage et de monte-charge bien visible au premier plan. Photo de 1900 environ.
27. On transforme. Mise en place du toit plat. Etat final de 1908 environ.
28. Etat intermédiaire de cette mise en place. Seules les glacières de gauche ont été transformées.
29. Le travail de la récolte sur le lac Brenet. Au fond, visible, le pont de la Goille.

Une série de photos issues de la collection Lucie Imhoff.

30. Exceptionnel document sur ce qui est assurément la construction des glacières de 1886. Tout le personnel de cette bâtisse est visible au premier plan.
31. Une partie du personnel d'une récolte, année inconnue, est placée sous le toit des scies circulaires. Photo collection privée.
32. Epoque de la construction des nouvelles glacières de 1886 (on retrouve les mêmes personnages que sur la photo 30). Un char pour le charriage de la glace, tel que ceux que l'on avait utilisé pendant six ans pour mener cette matière première à la gare de Croy ? Si oui, vers quelle destination ? Locale, le dernier char pour Croy avant que le chemin de fer ne prenne le relais ? L'homme à la chafnette pourrait bien être Edgar Rochat. Tandis que l'homme au cheval, lui, pourrait être Dassetto, le grand manitou des transports.
33. Carte postale collection Le Pèlerin. L'exploitation de la glace au Lac Ter par Edgar Rochat, et ceci en concurrence directe avec les glacières du Pont. Notre homme a fait venir le photographe pour immortaliser la situation.

Il existe une autre carte postale de l'exploitation au Lac Ter. De 1901 également. Photo des Arts 1037 bis. On voit des traîneaux sur le lac. Le clocher de l'église du Lieu est visible à l'arrière-plan.

34. Exploitation de la glace au Lac Ter. Photo sur carton. Photo des Arts selon toute certitude. Voir le numéro 1039. Chars et chevaux. Petite fille du premier plan visible sur la photo 33, soit le no 1040, sur le no 1037 bis, ainsi que sur les photos suivantes 35 (no 1038) et 36.
35. Le charriage de la glace avec chars et chevaux en direction du Lieu où elle sera enwagonnée, à destination principalement de la Brasserie du Cardinal à Fribourg.
36. Autre vue de l'exploitation au lac Ter avec clocher de l'église visible au loin. Photo probablement no 1037.
37. Cette photo de l'exploitation du lac Ter, deux ouvriers scient la glace tandis qu'un gamin observe, les mains dans les poches, clos la série Lucie Imhoff.
38. Le chasse-neige du Pont-Brassus.
39. Autre vue du même engin, assez impressionnant il faut dire. On pouvait faire du bon boulot, en apparence, avec une telle machine.

Les nos 40. à 54. font partie, pour l'essentiel, avec quelques photos privées parmi, de la collection Louis Golay. Précisons que cet homme fut employé des glacières, un record absolu, de 1889 au moins, jusqu'en 1942 probablement. 53 ans d'activité dans une même entreprise, il faut le faire!

40. Où quand le photographe se fait photographe! Machine à scier la glace (voir article de l'Educateur d'avril 1985). Présence sur la photo d'une fillette qui devrait être Blanchette Golay, petite-fille de Louis Golay premier du nom, soit l'employé des glacières. Photo de 1929 ?
41. Variante de la précédente. La scie mécanique vue de face. Ces deux photos de Guldoux de Lausanne.
42. Quatre personnages: Krebs, directeur, Golay Louis, Fres, Mouquin du Pont.
43. Quatre personnages sur un tas de glace. A l'intérieur des glacières ? A l'extérieur, simple tas de déchets inutilisables pour l'expédition ?
44. Mise en place de l'Elinde (tapis-roulant) sur chevalet en bois, 1927.
45. Après l'incendie du 2 au 3 avril 1927. Ce qui reste des glacières à fond plat.
46. Idem, avec voie de chemin de fer visible au premier plan.
47. Incendie toujours, ça fume encore.
48. Et toujours l'incendie. Tristes documents.
49. Après l'incendie, ne reste plus que le bureau ou la forge.
50. Pauvres glacières!
51. Idem!
52. Idem Note: les photos de la collection Auguste Reymond proviennent des photos-contact du Patrimoine de la Vallée de Joux. Originaux Daniel Aubert pour l'essentiel.

53. Exploitation de la glace au glacier de l'Argentière en 1912. La rive court à flanc de coteau qui mènera les blocs au fond de la vallée.
54. Exploitation de la glace au glacier de l'Argentière en 1912. Glacier de l'Argentière ou d'Argentière. Ici la tête du glacier avec les hommes au travail pour détacher les blocs. Un sacré boulot. Utilise-t-on là aussi de la dynamite ?
- Un troisième document concernant cette exploitation de 1912 ne fait pas partie de la collection du Patrimoine. Collection Louis Golay. On y voit l'arrivée de la glace dans le fond de la vallée avec wagon en attente à l'extrémité de la rive. Il ne reste plus qu'à charger.
55. Deux scieurs de glace, photo Patrie suisse du 20 II 1929.
56. Carte postale émanant de la Brasserie du Cardinal à Fribourg. Commande de 1900 pour de la glace du Lac Ter.
57. Carte postale émanant de la Grande Brasserie lausannoise. Commande du 7 février 1900 (carte 56 du 5 III 1900) pour de la glace du Lac Ter. Ces deux cartes probablement issues de la collection Lucie Imhoff.
- D'autres documents, copies le Pèlerin, n'ont pas été recensés par le Patrimoine. Entr'autres:
- \* Ouvriers de l'exploitation des Glacières de Joux 1883-1884. (Noté sous la photo). Au bord du lac de Joux, non loin de la Truite visible à l'arrière-plan. Curieusement on y voit femmes et enfants, tous membres des familles ayant eu un membre dans l'activité de cette entreprise ?
  - \* Vue identique à la photo no 18, mais avec personnel sur les passerelles et au pied des bâtiments des glacières.
  - \* Inauguration du chemin de fer Pont-Vallorbe. Cortège sur le pont de la Goille, cantine à l'arrière-plan. Carrousel au bord du lac de Joux. Nouvelles glacières visibles à l'arrière.
  - \* Glacières de 1886 vue de l'est. Vue peu courante. Collection Louis Golay.
  - \* Grande photo des glacières de 1886 avec personnel et outils, en particulier les longues scies à glace. Cette photo exceptionnelle serait-elle d'Auguste Reymond ?
  - \* Carte postale JJ 2562. Au village du Pont. Le complexe gare avec à l'arrière-plan les glacières de 1886. Le Caprice à l'arrêt dans son port d'attache. Cette photo est de 1900-1908.
  - \* Intérieur de la glacière no 5, récolte de 1894, col. Louis Golay.
  - \* Changement des colonnes à la glacière no 6, vers 1895, col. Louis Golay. On remplace les colonnes de bois qui tendent au pourrissement rapide, par des colonnes en acier armé.
  - \* Couloir vers la machine. Novembre 1895. Col. Louis Golay.
  - \* 1908 (ou 1907). Tout le personnel affecté à la pose des poutres Sigwart sur le toit. Col. Louis Golay.
  - \* Même date. Démolition des toits de 1886, pose des poutres Sigwart. La glacière sera désormais à toit plat. Deux personnes sur celui-ci. Col. Louis Golay.

- \* Même date. Etablissement du toit plat, mise en place des poutre Sigwart. 7 hommes sur le toit. Col. Louis Golay.
- \* Personnel devant le bureau des glaciers. Avec pic et gaffe à glace. 8 personnes. Col. Louis Golay.
- \* Les glaciers de 1908 à toit plat vues de l'arrière. En face, de l'autre côté du lac Brenet, le village des Charbonnières. Carte postale.
- \* Au glacier de Saleinaz, article paru dans la Patrie suisse du 27 août 1913, 4 photos.
- \* Deux hommes à l'extrémité du tapis roulant. 1927 ? Col. Louis Golay.
- \* Les nouvelles glaciers de 1927 en été ou en automne. Photo Locatelli du Pont.
- \* Les nouvelles glaciers de 1927, un seul bâtiment. Avec train à vapeur. Col. Louis Golay.

La Patrie suisse du 25 février 1914 comprend les photos suivantes:

1. Scies circulaires.
2. Bâtiments vus de face, toit plat.
3. Flottage des radeaux par le canal laissé libre.
4. Chargement des blocs dans le wagon.
5. Le sciage de la glace sur le lac Brenet.

La Patrie suisse du 20 II 1929 contient les photos suivantes:  
(photos M. Guldoux Lausanne)

1. Deux scieurs (voir photo no 55).
2. La machine moderne scie la glace (voir article de l'Éducateur).
3. La machine moderne, autre vue.
4. La cabine des scies circulaires.
5. Exploitation de la glace sur le lac Brenet au moyen d'une scie à moteur.

+ au musée Jenisch à Vevey, en originaux de M. Guldoux.

1. Cabine des circulaires (voir plus haut).
2. Idem, avec circulaires bien visibles, bloquées par les glaçons.
3. 2 scieurs (photo 55. et plus haut).
4. Les radeaux, après avoir passé dans les circulaires, sont sectionnés manuellement avec le brise-glace. Trois hommes sur une passerelles font le travail.
5. La machine moderne (voir plus haut).
6. Les trois hommes avec pic et brise-glace sur la passerelle.

La Patrie suisse du 27 II 1937

L'exploitation de la glace naturelle à la Chaux-de-Fonds. 8 photos. Il s'agit d'un bassin où l'eau gèle pour former la glace. Une fois celle-ci d'épaisseur suffisante, on la débite et on l'entrepouse dans un bâtiment que l'on trouve en face des bassins. Outillage: charrue à glace, scies à glace, gaffes, pic, brise-glace.

Dombréa, La Vallée de Joux, 1897

Une photo des glaciers de 1886 à la page 29.

Auguste Reymond, photographe de la Vallée, 1825-1913  
(Éditions de la Thièle, 1886)

- \* Photo 5: les Charbonnières avant 1879, les glaciers ne sont pas encore construite à l'arrière-plan, à l'extrémité du village du Pont.
- \* Photo 28: le Pont, la glacier en construction, 1879.
- \* Photo 29: Le Pont, la Glacier, exploitation.  
(pour ces trois photos voir dans la collection du Patrimoine).  
Daniel Aubert, Montres et horlogers exceptionnels de la Vallée de Joux, Editions Antoine Simonin.  
Tome I, 1993.
- \* Construction de la Glacier du Pont en 1879, avec personnages sur la charpente, p. 106.  
Tome II, 1997.
- \* Sciages des glaces, p. 96.  
Autres ouvrages contenant des photos des glaciers - en vrac -
- 1901 La Vallée du Lac de Joux et le hameau du Pont, par Jan des Bioux, 1 carte de la Vallée avec positionnement des glaciers, + celles-ci, de 1886, vue de l'est.
- 1905 Les Vallées de l'Orbe et de Joux, guide illustré, p. 84, bâtiments de la Société des Glaciers du Lac de Joux, photo Jullien, Genève.
- 1974 Le chemin de fer Pont-Brassus, 75e anniversaire, photo des glaciers avec nos des entrepôts, p. 8. Ressemble à la photo no 18 de la série Patrimoine, mais comprend des personnages au pied des glaciers et d'autres sur les passerelles.
- 1986 Cent ans d'histoire du chemin de fer Le Pont-Vallorbe, Rémy Rochat. Le charriage de la glace (voir photo no 32.) et les glaciers de 1883 (photo no 15).
- 1990 La Vallée de Joux à la Belle époque, Rémy Rochat. Les glaciers du Pont (Vallée de Joux), C.P.N. 9384 + sciage de la glace au Lac de Joux (à l'arrière-plan le village des Charbonnières).
- 1996 Riche et belle histoire de la communauté du Lieu, Rémy Rochat. Magnifique entête de lettre à la p. 95. Où l'on voit: les glaciers de 1886, les deux monte-charges, le train à vapeur à l'extrême-gauche. Une litho absolument superbe et digne des meilleures collections!
- 1929 La Vallée de Joux par René Meylan, p. 170. Exploitation de la glace sur le lac Brenet au moyen d'une scie à moteur (voir photo no 41).
- 1902 Album-panorama suisse, le hameau du Pont et la Vallée de Joux en hiver, 51 photos noir/blanc dont sur les glaciers: Exploitation de la glace au lac Brenet près Le Pont (reproduite en tant que carte postale dans La Belle époque) - Les glaciers du Pont (tapis roulant) - Exploitation de la glace au lac Brenet près Le Pont (variante de la première) - Les glaciers du Pont, Lac Brenet (installation des cabines des circulaires et tapis roulant vues de profil) -.

1986 Pierre Izard, Souvenirs d'ici, chronique des années 1928 à 1985 en 500 photographies, Préface de Jean-Marie Vodoz, 24 H. Avec, pp. 26 à 29. Photo 1: l'équipe au pied du monte-pente (à l'arrière-plan le village des Charbonnières avec feu de buissons au bord du lac Photo 2: le monte-pente des blocs. Photo 3: Sciage manuel. On racontait, en blague, que deux ouvriers se tenaient sous la glace pour tirer la scie vers le bas. Photo 4: sciage mécanique. Photo 5: la glace est débitée en tranches puis en blocs. Pour la photo 1, commentaire: la pureté des eaux du lac Brenet et les hivers réguliers de la vallée de Joux permettent l'exploitation de la glace, livrée au loin, jusqu'à Paris. Cette production fut à l'origine de la voie ferrée Vallorbe-Le Pont.

On lit encore, dans le texte de présentation de Jean-Marie Vodoz, p. 20: "Autre grand sujet, les glaciers du Pont qui ont été à l'origine de la voie ferrée Vallorbe - le Pont. Les wagons partent chargés de glace jusqu'à Paris. L'on dit des scieurs de glace qu'ils ont sous l'eau un double, un frère, une ombre qui tire la scie vers le bas. Belle image en tête-bêche et légende de la région.

La photo 5, a été reproduite dans le Journal des Aînés, passage St-François 10, 1002 Lausanne, avec le texte suivant: "La pureté de l'eau du lac Brenet et la régularité du froid hivernal produisent une couche de glace, épaisse parfois de 70 cm à raison de 950 kg par m<sup>3</sup> d'eau. Curieusement, ce bassin de 2000 m sur 500, 20 de profondeur, a été creusé par le retrait d'un glacier.

Un siècle durant, la glace de première qualité a été récoltée en grandes quantités, vendue en Suisse, mais aussi à Lyon et à Paris.

En janvier et février, l'exploitation employait 200 ouvriers qui, outre la récolte, devaient en assurer toute l'année la conservation et la livraison.

Sciée manuellement, puis mécaniquement, la glace montait dans l'entrepôt (50 m sur 26 et 11 de haut) où elle se conservait entre doubles parois et sciure de bois. Les transports assurés par véhicules hippiques, puis par camions, ont nécessité, la construction de la voie ferrée "Vallorbe-Le Pont". Le prix de la glace a passé de cinq à quarante francs la tonne, les livraisons ne se faisant que par très grosses quantités. Après une longue période de bénéfices, les pertes ont causé la cessation de l'exploitation, vu la multiplication des fabriques de glaces - souvent liées aux brasseries - et des frigorifiques.

Et l'entrepôt a été incendié.

P.I.

P-S de l'éditeur: au vu des documents antérieurs, on rectifiera soi-même les petites imprécisions de ce texte.

*Le 25 mai 2010. Tirage: 10 ex.*