



# Cart'info

Bulletin d'information de la Société Romande de Cartophilie  
Fondée en 1979 - Novembre 2014

## ÉDITORIAL

Pour conclure en apothéose notre année du 35e anniversaire, 24 membres ont participé au voyage surprise de MULHOUSE les 18 et 19 octobre.

Le samedi fut consacré aux visites de musées : Cité de l'automobile (Schlumpf), Cité du train (S.N.C.F.) ou Musée de l'impression sur étoffe.

Le dimanche nous nous sommes rendus à Parc Expo pour le SALON de l'UNIVERS de la carte postale et des parfums. Une quarantaine de marchands nous attendaient de pied ferme, présentant une qualité variable, et des prix dans tous les sens. Chacun a pu faire des découvertes et compléter sa collection, grâce à une grosse quantité de cartes suisses, malheureusement un peu trop souvent pas du tout classées.

Les moments de repas - pantagruéliques - et de découvertes informelles furent très sympathiques, honorant notre légendaire convivialité et notre esprit de recherche cartophile.

Comme proposé par votre comité, notre prochaine BOURSE d'avril 2015 inaugurera une FOIRE aux PAPIERS qui se déroulera 1 à 2 fois par année, en complément de notre traditionnelle bourse aux cartes postales. Pour cela, nous cherchons un responsable (s'adresser au Président). Le BUT est de combler la baisse de fréquentation et de volume de vente, notamment en octobre, en offrant une nouvelle marchandise afin d'attirer de nouveaux chalands et futurs collectionneurs de C.P.A.. Cette nouvelle formule démarrera au printemps (26 avril 2015) ou en automne (4 octobre 2015).

Je lance une idée : tous les volontaires participant à ces BOURSES et FOIRES, bénéficieraient d'une sortie annuelle de 2 jours afin de découvrir d'autres BOURSES en Europe. Votre comité est ouvert à toute proposition. Ce sujet sera repris lors des séances et de l'Assemblée générale de mars 2015. Je me tiens à votre disposition pour tout renseignement.

Au terme de cette 35e année, je vous transmets au nom du COMITÉ nos meilleurs vœux pour un JOYEUX NOËL et un ÉLAN NOUVEAU pour l'Année 2015. Jules Perfetta



Société Romande de Cartophilie, Case postale 7452, 1002 Lausanne

Président: Jules Perfetta, Tél. 021 922 80 31 ou 079 473 90 46, president@cartophilie.ch

Secrétariat: admin@cartophilie.ch

Secrétariat bourses: Marlène Domenjoz, bourses@cartophilie.ch

Rédacteur: Gérald Hadorn, redacteur@cartophilie.ch

Digitalisation et mise en page du bulletin, webmaster : Michel Viredaz, bulletin@cartophilie.ch

Trésorier: Roger Fiaux, caisse@cartophilie.ch

Imprimé en Suisse — Internet: www.cartophilie.ch

## Les glacières de la Vallée de Joux

Gérald Hadorn

sur la base de la riche collection de documents mise à disposition par Jean-Pierre Devaud  
(1ère partie)

Depuis les temps les plus reculés, l'homme a cherché à résoudre au mieux la question de la conservation par le froid, notamment celle des aliments. Durant la saison estivale, il n'y avait guère que caves et cavernes pour offrir quelque fraîcheur.



Sur le Lac de Joux en hiver

9608 Phototypie Co., Neuchâtel.

Depuis des temps immémoriaux, les lacs gelés de la Vallée de Joux exercent un attrait certain. Sur cette carte expédiée le 31 décembre 1908, une luge de sauvetage équipée de piques, cordes et bouées est prête pour une intervention heureusement improbable.

Dans la Vallée de Joux, son extraction a donné naissance à une industrie d'une envergure peu commune, active durant plus de soixante ans.

### Les débuts des glacières de Joux

Les glacières de la Vallée doivent leur naissance à Edgar Rochat, propriétaire de l'Hôtel de la Truite au Pont, qui cherche d'abord à satisfaire ses besoins personnels. Le 25 septembre 1877, l'État de Vaud lui octroie une concession pour l'exploitation des glaces, avec un monopole exclusif pour une durée de 99 ans. L'acte de concession stipule, entre autres, que la société devait livrer gratuitement toute la glace nécessaire aux hôpitaux voisins d'Orbe et de Saint-Loup.



Le Pont - Vallée de Joux - Sport d'hiver

- SUISSE -

9603 Phototypie Co., Neuchâtel.

Jolie animation au Pont, au début du XXe siècle. A droite, tenant le chien, le fondateur des glacières Edgar Rochat. Au fond à gauche, on aperçoit les dépôts de glace.

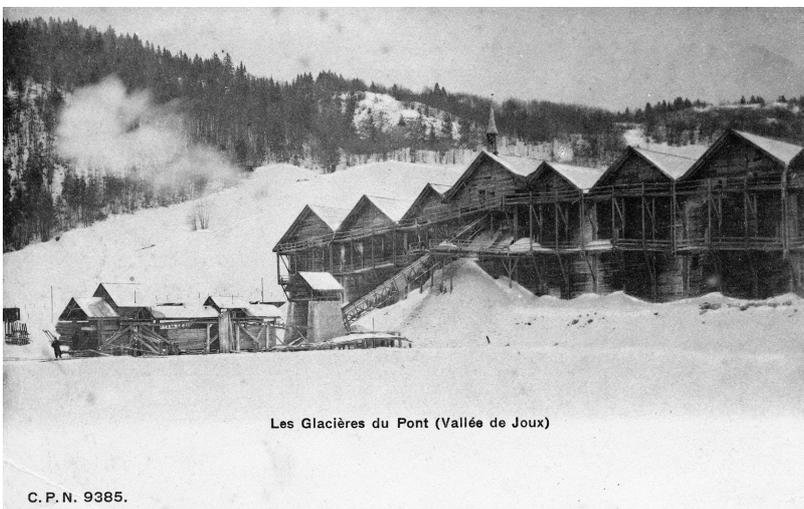
Deux ans plus tard, cette concession est transmise à la Société pour l'exploitation des glaces de la Vallée de Joux, créée par un groupe de financiers genevois, qui transférera ses bureaux dans la cité de Calvin en novembre 1881. Le capital social de cette société, 500'000 francs, donne une première idée de son importance. Sur le terrain, elle construit l'année même, au bord du lac Brenet, au Pont, un grand hangar destiné à stocker la glace extraite du lac durant la saison froide. Les dimensions imposantes du bâtiment (50 x 26 m) nécessitent de grandes quantités de bois que les scieries de la Vallée ne peuvent pas livrer seules;

il faut ainsi recourir à des fournisseurs jusque dans les cantons de Fribourg et du Valais. Il faut dire que l'on va vite en besogne : le 1er janvier 1880, après deux mois et demi de travaux, le bâtiment est terminé et l'emmagasinage de la glace débute quinze jours plus tard !

Le hangar peut abriter 14'000 mètres cubes de glace; L'isolation est assurée par une double paroi remplie de sciure. Par voie d'annonce, la société invite les scieurs qui auraient de la sciure à vendre à l'amener en grande quantité et s'engage à la payer quarante à cinquante centimes le sac (il en faudra 3000) suivant le volume qu'il contient.



*Cette photo de janvier 1883 est probablement l'une des seules qui présente le bâtiment originel des glacières du Pont. De nouveaux dépôts le remplaceront en 1887 déjà.*



Les Glacières du Pont (Vallée de Joux)

C. P. N. 9385.

*La glacière de 1887 dans son état d'origine. Les petits cabans, à gauche, abritent les scies qui découpent la glace en blocs. L'élinde, qui permet d'acheminer les blocs dans les dépôts, est bien visible au centre de l'image.*

D'autres hommes se chargent du transport et de l'entassement des blocs dans le hangar. Au préalable, ils découpent les bandes en blocs au moyen de pics. Pour sortir ces blocs de l'eau, on introduit sous chacun d'eux le bas d'une échelle munie de crochets. Tandis qu'un ouvrier muni d'une perche maintient le bloc de glace sur cette échelle, sept à huit autres la sortent de l'eau et transfèrent la glace sur des luges attelées à des mulets ou chevaux à destination de la glacière. La charge normale d'une luge est de deux blocs pesant environ 425 kilos chacun. Très tôt, le découpage manuel en blocs fait place à une machine fixe dotée de scies circulaires. Les morceaux beaucoup plus réguliers ainsi obtenus permettent d'augmenter de 25% le volume stocké dans les dépôts. En outre, la circulation d'air entre les blocs, fortement réduite avec la disparition des espaces vides, limite les pertes par fonte.

L'extraction de la glace commence dès qu'elle présente une épaisseur suffisante. Elle est découpée en bandes d'un mètre de large à la main à l'aide de scies. L'une des extrémités de la scie est munie d'une douille par où passe un levier transversal qui permet à deux hommes de la manœuvrer; l'autre extrémité porte un poids en fer de dix kilos qui fait redescendre la scie chaque fois que les ouvriers l'ont élevée.

D'autres hommes se chargent du transport et de l'entassement des blocs dans le hangar. Au préalable, ils découpent les bandes en blocs au moyen de pics. Pour sortir ces blocs de l'eau, on introduit



Les Glacières du Pont (Vallée de Joux)

C. P. N. 9384.

*Les cabanons abritant les installations de découpage de la glace en blocs sont des plus rustiques ! Au second plan, des blocs sont en cours d'acheminement vers les étages supérieurs des dépôts.*

Au gros de l'hiver 1880, la glacière emploie jusqu'à 120 personnes et 18 chevaux et mulets, engagés pour le transport de la glace et pour entraîner le manège de l'ascenseur installé dans une tour et qui permet d'élever la glace jusqu'au faite.

A cette époque, le personnel travaille normalement dix heures par jour durant 1,5 à 2 mois et gagne 35 à 40 centimes de l'heure, « ce qui fait beaucoup de bien à l'ouvrier vu que ce travail se donne à la saison morte, janvier et février habituellement ». Le 17 janvier 1881, le Conseil d'État autorise le travail dans la glacière du Pont et les transports les dimanches et jours de fêtes religieuses du 1er mars au 1er décembre de l'année en cours.

Durant l'été, la glace est expédiée principalement dans les villes et notamment à Paris, où elle gagne rapidement une bonne réputation en raison de sa grande pureté. La première année, le transport s'effectue sur des chars en direction de Vallorbe, où les blocs sont transférés dans les wagons du chemin de fer. En raison de la grande déclivité de cette route, ce parcours sera abandonné au profit du passage par le col de Pétra-Félix en direction de la gare de Croy. Ce système, lent et onéreux sur des chaussées en forte pente en terre battue, entraîne des pertes importantes par fonte de la glace. En outre, vu leur poids, les blocs ne peuvent guère être transportés par la route en hiver. Bien que l'entrepreneur mandaté pour ce service dispose de 75 camions et attelages engagés jusqu'à 18 heures par jour, la société des glacières doit refuser un grand nombre de commandes, faute de pouvoir les livrer. A Paris, la société des glacières va jusqu'à augmenter ses prix de 30%, pour éviter des commandes supplémentaires !



*Vue intérieure du dépôt N° 6 lors de la récolte de glace de 1896.*



*Vue du dépôt N° 7, au nord de la glacière, lors du remplacement des colonnes-soutiens en bois par des éléments en béton, en 1895.*

Il est intéressant de noter que la Société des glacières établit sans tarder une succursale à Paris, sur un pied très modeste au début, avec quatre chariots à glace. Cette succursale fonctionne dès le mois d'août 1880. Elle crée rapidement une bonne clientèle et collabore avec la Compagnie des Glacières de Paris qui ne livrait auparavant qu'une glace de qualité moins pure. En 1883, elle fera construire une glacière à la gare de Bercy, à 9 km du centre

*1895 : Remplacement des supports en bois par des colonnes en béton armé, système de l'ingénieur Hennebique, dans la glacière N° 6. Leur longueur atteint jusqu'à 20 mètres.*

de Paris, puis cinq dépôts mieux placés en ville, où la glace est principalement exportée.

En outre, d'autres exploitations sont acquises en France : le lac de Malaguet, en Haute-Loire, les étangs de la Roche des Arnauds de la Fressinouse Montmaur et Glacier de la Grave, plus proches des lieux de consommation de la glace.

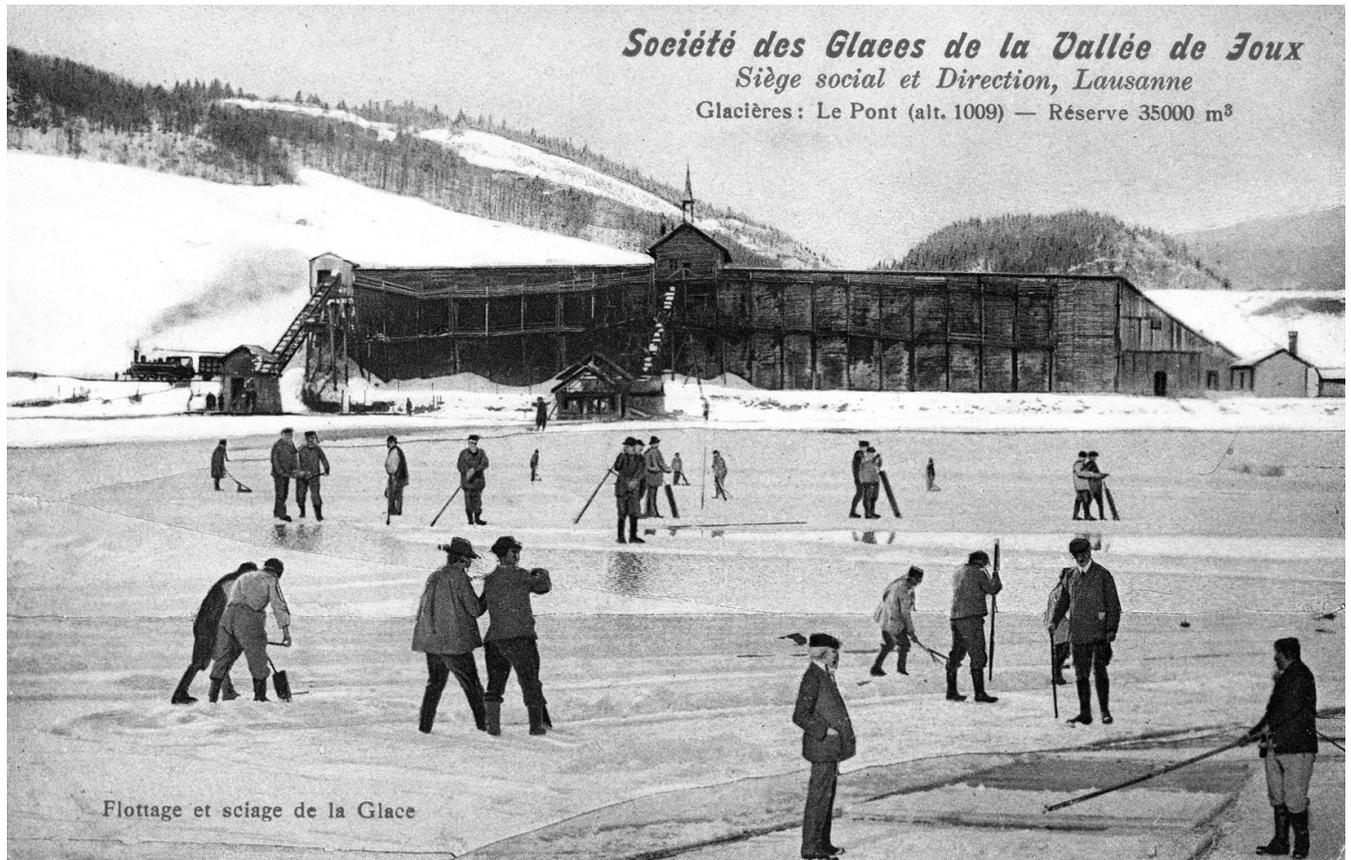
### **Développement des glacières et arrivée du chemin de fer**

Rapidement, il s'avère que les difficultés de transport freinent le développement de l'entreprise. Le seul moyen de remédier à cet inconvénient consiste en l'établissement d'une voie ferrée reliant le Pont au point le plus rapproché de la ligne Lausanne-Pontarlier-Paris.



Au terme de diverses études, décision est prise de construire un chemin de fer à écartement normal, évitant tout transbordement, raccordée au grand réseau au Day, près de Vallorbe. La Société des Glacières sollicite et obtient, le 30 janvier 1882, la concession fédérale. Le 20 mai 1882, l'État de Vaud accorde une subvention de 360'000 francs, complétée par un subside de 180'000 francs des trois communes de la Vallée, Vallorbe, peu concernée, se contentant de 5'000 francs...

La Compagnie du chemin de fer Le Pont-Vallorbe est constituée à Lausanne le 5 novembre 1885 et la ligne est inaugurée officiellement le 30 octobre 1886, avec une grande fête au



*Vue générale des installations après la modification de la toiture effectuée en 1908. Devant celles-ci, les ouvriers découpent la glace à l'aide de scies.*

Pont. Le coût de construction de la ligne se monte à 1'664'597 francs.

L'expédition de la glace est dès lors plus aisée. Une voie de raccordement traverse le bâtiment dans toute sa longueur, permettant ainsi un chargement plus facile et rapide pendant l'été. Le transport de glace représente près de la moitié du trafic total du Pont-Vallorbe. La diminution de la durée et du coût du transport désormais sans transbordement jusqu'au destinataire sont précieux, mais des nuages planent sur l'entreprise, comme on va le voir plus loin.

Entre-temps, l'exploitation de la glace prenant toujours plus d'extension, la société fait construire, au début de 1883, un deuxième bâtiment permettant d'abriter 5'000 tonnes de glace. Comme l'indique la Feuille d'Avis de la Vallée du 1er février, les dirigeants de la société « comptent élever en outre, comme l'année passée dès que les réserves seront remplies, un de ces superbes glaciers naturels de 5'000 mètres cubes, abrité provisoirement avec des planches et de la paille. »

La situation financière de l'entreprise n'est cependant guère brillante et, en 1886, sa faillite est prononcée. Aucun autre candidat ne se présentant pour racheter l'entreprise, elle est finalement adjugée pour 57'000 francs au chemin de fer Pont-Vallorbe, qui évite ainsi que le



*A l'aide de perches équipées de crochets, les ouvriers déplacent les bandes de glace par flottaison et les convoient vers les installations de découpage, au pied des entrepôts.*

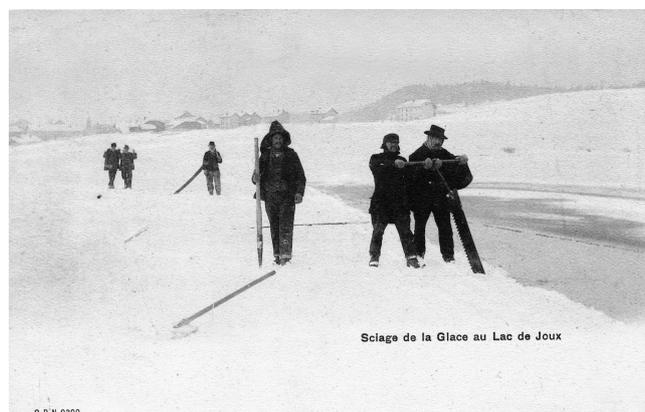
transport des glaces lui échappe. C'est ainsi que, au terme de rapports quelque peu houleux avec M. Cramer, administrateur de la société faillie, une entreprise de chemin de fer reprend, pour sauvegarder ses intérêts mais contre son gré, l'exploitation des glaciers de la Vallée. Ce faisant, elle permet d'éviter la disparition d'une industrie en pleine activité, mais au prix de pertes importantes pour les créanciers. A la fin de la décennie, l'exploitation est confiée à Louis Golay, qui restera en fonction jusqu'à la fin des glaciers, en 1942. Malgré des efforts de rationalisation, l'exploitation de la glace ne donne pas des résultats financiers encourageants et l'entreprise ne parvient pas à sortir de la période des mécomptes.

En 1894, le bâtiment présente d'importantes dégradations : affaissement partiel du toit, inclinaison et renflement d'une paroi qui peut faire craindre la chute complète de l'édifice du côté du lac, pourriture de la plupart des colonnes qui supportent la toiture de cette partie des magasins. La galerie servant au chargement de la glace dans les wagons est à refaire d'urgence pour éviter des accidents...

*Une belle bande de glace en cours d'acheminement par flottaison.*



9628. — Le Pont. (V. d. J.). Exploitation de la glace

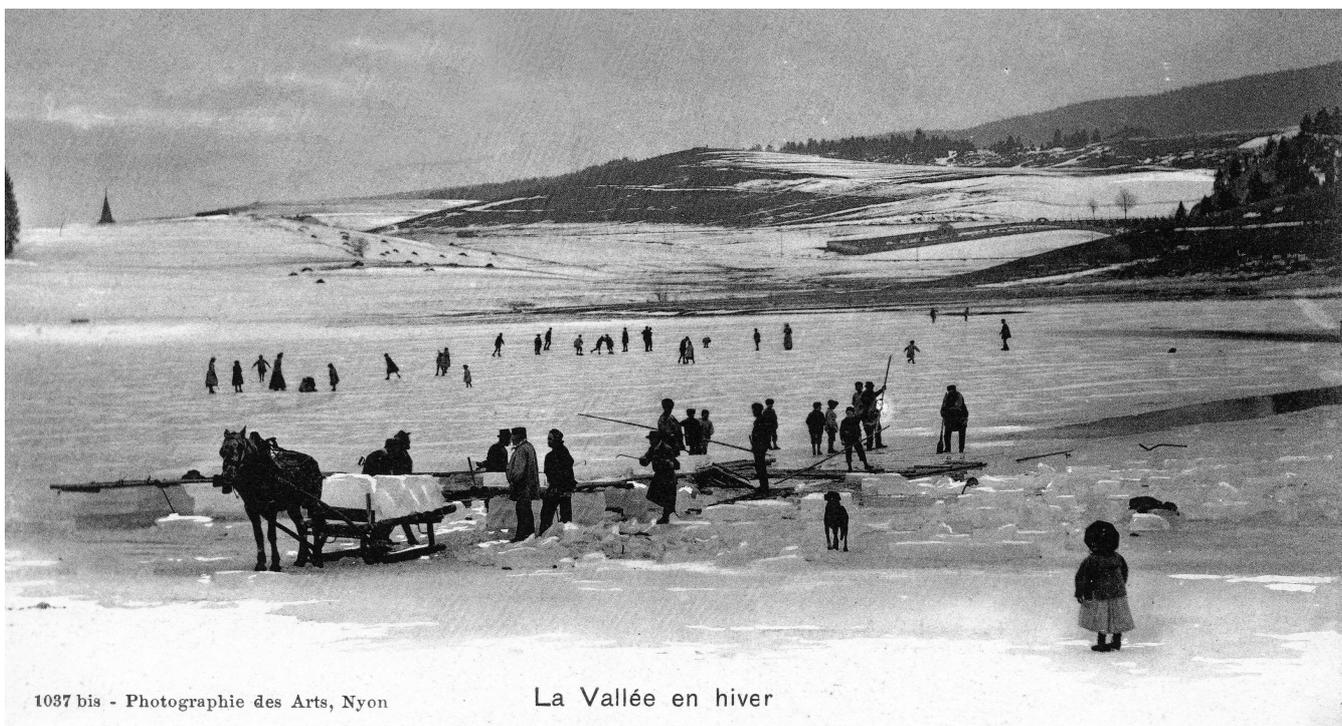


Sciage de la Glace au Lac de Joux

*Découpe manuelle des bandes de glace. Les scieurs bénéficient d'un instant de répit pour satisfaire le photographe.*

L'ancien bâtiment est finalement démoli en 1887 et fait place à une série de sept nouveaux entrepôts contigus permettant de stocker 42'000 mètres cubes de glace. L'isolation des doubles parois est assurée par une couche d'air en lieu et place de la sciure employée à l'origine. Deux balcons, servant de glissoires, l'un à mi-hauteur, l'autre en haut, permettent d'acheminer les blocs de glace, introduits dans les dépôts par des trappes. Les blocs parviennent aux balcons par un plan incliné, appelé élinde, entraîné par une machine à vapeur.

Une voie de raccordement, avec treuil permettant le déplacement aisé des wagons, traverse l'ensemble des magasins. En 1908, les sept toits seront démolis et remplacés par une nouvelle couverture continue, donnant à l'ensemble un aspect plus compact. Le dépôt sera aussi



1037 bis - Photographie des Arts, Nyon

La Vallée en hiver

*Exploitation de la glace sur le lac Ter, hiver 1900-1901. Au second plan, promeneurs et patineurs s'ébattent sur le lac gelé.*

**Journée  
du Timbre**

## EXPOSITION BOURSE

**Dimanche  
23 novembre 2014**

Entrée libre  
Parking gratuit  
Restaurant  
Buvette

**Pour les enfants  
timbres gratuits**

**De 9 h. à 16 h. non-stop  
Aula des Cèdres  
Av. de Cour 33, Lausanne**

Expertise gratuite de vos  
timbres par experts  
Vente du bloc de  
la Journée du Timbre  
Bourse avec 15 négociants

Société Lausannoise  
de Timbrologie  
[www.philatelie-lausanne.ch](http://www.philatelie-lausanne.ch)

**Invité d'honneur  
Club Philatélique  
d'Yverdon**

