

La glace de Norvège

L'armateur Lucien Calamel, dans un encart publicitaire du début du XX^e siècle, promeut son activité de négoce pour de la «Glace de Norvège» : rien d'étonnant pour un armateur et mareyeur soucieux de vendre de la marée fraîche et un commerçant désireux d'écouler quelques pains de glace à des particuliers et à un réseau de clientèle au détail.

Au Tréport, comme dans les ports de la Manche, c'est la glace de Norvège qui va débarquer sur les quais en quantité de plus en plus importante, à partir des années 1850. La Norvège va en effet constituer, pendant plus d'un demi-siècle, le réfrigérateur naturel d'une bonne partie de l'Europe, grâce à son climat, aux étendues d'eau douce dont elle dispose, et à la facilité des transports par mer depuis ses côtes jusqu'aux ports du nord de la France. Devant l'ampleur de ce trafic et afin d'améliorer la qualité de la glace, les Norvégiens allèrent jusqu'à construire des réserves d'eau artificielle en des lieux propices. Lorsque la glace était formée et atteignait une épaisseur de 30 à 50 cm, généralement en janvier et février, la récolte pouvait commencer : la glace est découpée en longues plaques de 60 cm de largeur ; elles sont ensuite sciées à la main en cubes de 40 à 50 cm. A partir de 1850, la glace ainsi récoltée fut stockée sur les rives de l'Oslofjord dans les ports d'Oslo, Horten, Drøbak, Naersnes, dans des «maisons de glace» en bois parfaitement isolées, dont la façade permettait de charger directement les bateaux accostés au moyen de grandes glissières. Ainsi, le 04 juillet 1921, alors commandé par le capitaine Henriksen, le trois-mâts goélette danois «Concordia», amarré dans le port de Drøbak, est désigné pour gagner le port de Horten afin d'y embarquer une cargaison de glace. Cette goélette de 34 mètres jaugeant 175 tonneaux a été construite en bois et lancée en 1913 par le chantier naval des frères Petersen dans le petit port de Thurø au sud de l'île de Fionie au Danemark. Ce voilier, enregistré au port de Thurø et propriété de l'armateur J.F. Henriksen, embouque le chenal du port de Tréport avec sa cargaison de glace dans le courant du mois de juillet 1921 où il est consigné chez Monsieur Gelée, courtier maritime, au nom de l'armement Calamel. A la lecture des registres tenus par le consignataire, il semblerait que cette cargaison ait été débarquée au port maritime d'Eu : en effet des taxes de pilotage d'Eu au Tréport et de passage au canal ont été prélevées ; on peut penser que cette glace ait été stockée dans les glacières du château d'Eu construites par le roi Louis-Philippe.

L'équipage de 6 à 7 hommes, étant donné la nature pénible et désagréable de ce travail, peu goûté par les dockers locaux, décharge lui-même le voilier. Sous les prélaris et les panneaux de cale, la partie supérieure de la cargaison a déjà fondu et les blocs se trouvent ainsi recollés les uns aux autres. Deux hommes dans la cale fixent les blocs aux crocs du cartahu ; la glace est pesée sur le navire par un peseur juré en présence de l'officier du bord qui reçoit les



Une facture datée du 17 Avril 1931 au nom de Calamel

blocs sur le pont, contrôle et enregistre les opérations ; puis les blocs glissent sur une gouttière en bois pour être chargé sur un chariot.

Bien que, depuis 1920, la glace industrielle produite par les Glacières de l'Alimentation Dieppoise soit meilleure marché (la glace norvégienne coûte 240 Francs la tonne alors que la glace industrielle ne revient qu'à 93 Francs la tonne), trois autres navires livreront de la glace de Norvège au Tréport pour l'armement Calamel au cours de l'année 1921.

Quittant le Tréport à la fin du mois de juillet 1921 sur 25 tonneaux de lest, probablement du galet, la goélette «Concordia» sera perdue en mer le 25 novembre 1925 après s'être échouée sur le Liverpool Sand au cours d'une traversée entre Gåvle (Suède) et Garston Dock près de Liverpool.

Jérôme MAES

