

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 39 (1913)  
**Heft:** 16

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Avant-projet détaillé du Canal d'Entreroches* (pl. 14) par W. Martin, ingénieur en chef des études, à Lausanne. — *Pavillon des Sports du Montreux-Palace* (pl. 15, 16, 17 et 18). — *Chronique* : Le Chemin de fer des Alpes orientales. — *Concours* : Concours pour l'Eglise catholique de l'avenue de Rumine. — Concours pour le bâtiment de l'Administration communale à Lucerne. — Concours international pour la Caisse d'épargne de la ville de Véronne. — International Engineering Congress, 1913. — Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Extrait du rapport trimestriel n° 5 sur l'état des travaux de la ligne Moutier-Longeau au 31 mars 1913. — *Bibliographie*. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Demande d'emploi.

A l'heure où ce numéro paraîtra, les fêtes organisées à Lausanne à l'occasion de la 45<sup>me</sup> Assemblée générale de la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes battront son plein.

Nous souhaitons une cordiale bienvenue à nos collègues qui ont répondu à l'invitation de la Société vaudoise et de la Section vaudoise.

## Avant-projet détaillé du Canal d'Entreroches,

par W. MARTIN, ingénieur en chef des études, à Lausanne, avec la collaboration de MM. A. Chenaux et Ph. Kæmpf, ingénieurs. (Planche 14).

### CHAPITRE PREMIER

#### Introduction.

Le canal d'Entreroches est une section de la voie navigable projetée à travers la Suisse pour relier le Rhône au Rhin et opérer une jonction entre les bassins de la Méditerranée et de la Mer du Nord. Il établit la communication entre les lacs Léman et de Neuchâtel par les vallées de la Venoge et de l'Orbe, au pied du Jura, et traverse le canton de Vaud en entier, presque exactement du sud au nord.

Par sa situation, il est surtout appelé à jouer le rôle d'une voie de transit, en facilitant les relations commerciales entre la Suisse et les pays voisins ou encore entre différentes parties de la Suisse. Mais il contribuera certainement aussi à développer le commerce et l'industrie des régions traversées, et pour cela on prévoit : 1° le long du canal, la création de ports, aménagés à la fois pour le trafic local et pour les échanges avec le chemin de fer; 2° sur les lacs, le développement des ports existants et l'établissement de ports nouveaux.

Le Syndicat suisse, qui s'est constitué pour l'étude technique et économique complète de la voie navigable du Rhône au Rhin, nous a chargé en juin 1910 d'élaborer un avant-projet détaillé du canal d'Entreroches. Nous présentons aujourd'hui cette étude qui a été poussée aussi à fond que le permettaient les ressources financières et le temps dont nous disposions.

### CHAPITRE II

#### Historique.

L'idée d'établir un canal navigable entre le lac Léman et celui de Neuchâtel n'est pas neuve. Elle date, en effet, de la première moitié du XVII<sup>me</sup> siècle.

A cette époque, une société hollandaise se forma pour construire un canal reliant les lacs Léman et de Neuchâtel; elle s'adjoignit des seigneurs de Berne et des particuliers de Genève et mit à sa tête Elie Gouret, seigneur du Plessis, gentilhomme de Basse-Bretagne. Des objections s'élevèrent contre ce projet; les localités intéressées craignaient des inondations à cause de la différence de niveau des lacs. Mais le gouvernement bernois y était favorable et accorda la concession par octroi du 10 février 1637; comme il ne perdait d'ailleurs aucune occasion de prélever la dime partout où il le pouvait, il se réserva, après quarante ans de jouissance, la dixième partie des profits; ce droit fut réglé en 1690 par 500 florins.

Le canal, commencé en 1640, fut mené à bonne fin tout d'abord entre Neuchâtel et le Mormont; au-dessus d'Yverdon, il utilisait le lit de l'Orbe jusque près du confluent du Talent. On s'avança au sud jusqu'en dessous de Penthelaz, en traversant le Mormont dans une gorge naturelle — d'où le nom d'Entre-roches — mais on ne put continuer vers le Léman; les fonds manquaient. On renonça donc à l'idée de réunir les lacs pour se contenter d'un canal de dérivation dans la partie la plus facile de la région à traverser. Il y avait 11 écluses; la dernière, vers Yverdon, comprenait 3 sas à cause de la variation du niveau du lac. Le canal avait 18 pieds de largeur en haut, 10 pieds au fond et 8 pieds de profondeur. L'alimentation se fit par la Venoge plutôt que par le Nozon à cause d'une plus grande régularité dans le débit; la prise d'eau se trouvait en dessous d'Eclépens, vers le Bey, et communiquait avec le canal par une rigole longeant le pied sud du Mormont. On bâtit à Entreroches une maison qui existe encore aujourd'hui et qui devait servir à la fois de port et d'entrepôt. Le matériel consistait en une dizaine de bateaux à fond plat, à faible tirant d'eau, jaugeant 10 à 15 tonnes.

Le canal servait principalement au transport des vins de la Côte; on y faisait passer aussi des blés et des farines, aux époques où ces denrées manquaient en Suisse allemande. Un Comité de six membres, siégeant à Yverdon,