Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 3 (1895)
Heft: 7

Artikel: Le canal d'Entreroches
Autor: Ogiz, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-5300

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Nous ignorons la date exacte de sa mort, qui doit être arrivée dans les dernières années du XIVe siècle. Le 14 décembre 1396, on le voit figurer dans un acte ; mais son remplacement, l'année suivante, par son fils dans la perception des 14 livres dues par les bourgeois de Neuchâtel (comme cens de reconnaissance à cause des franchises) ferait croire que Gérard-le-Bâtard mourut en 1397 ; cependant d'autres fixent son décès à l'année 1400. Il fut enseveli en la chapelle de St-Grégoire, adossée à la Collégiale de Neuchâtel, et fondée en 1392 par Gérard pour lui et les siens.

Bien qu'assez peu connue, la vie du premier des Neuchâtel-Vauxmarcus démontre que la tige de cette maison était forte, qu'une vigueur rare l'animait et que rien ne prédisposait sa race à l'affaiblissement et à la décadence, sinon les causes dont nous avons dit un mot en tête de cette étude. La vie du second des Neuchâtel-Vauxmarcus nous fera assister à l'épanouissement complet de la branche bâtarde issue des comtes de Neuchâtel.

(A suivre) Fritz Chabloz.

LE CANAL D'ENTREROCHES

Cette ancienne voie de navigation intérieure, qui a rendu de grands services à notre pays pendant plus de cent cinquante ans, figure encore sur les cartes du canton de Vaud, mais elle n'est connue en réalité que par les propriétaires riverains et les chasseurs de la plaine de l'Orbe. Dans sa partie supérieure, le lit en est à peine visible, tant il est encombré par les roseaux, dont les racines ont

nivelé toutes les dépressions du sol ; mais plus bas, sur les territoires d'Orbe et Chavornay, le canal a encore une profondeur respectable et sert dans l'œuvre du dessèchement de la plaine. Ses bords ne retentissent plus du joyeux chant des bateliers ; la seule musique qui s'en dégage, c'est celle des grenouilles vertes ou brunes qui pullulent dans ses eaux tranquilles.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Le canal d'Entreroches a eu ses beaux jours. Il a été longtemps la seule grande voie commerciale du Nord du canton, à une époque où les bonnes routes faisaient encore défaut et où les chemins de fer attendaient leurs inventeurs.

Il est donc intéressant de voir les différentes phases par lesquelles a passé cette œuvre de nos ancêtres.

Dans la première moitié du XVIIe siècle, une société se fonda, ayant pour but la construction d'un canal destiné à faire communiquer le lac Léman avec celui de Neuchâtel. Cette société comptait parmi ses membres plusieurs Genevois. A la tête de l'entreprise se trouvait noble Elie Gouret, seigneur de la Primaye, en Bretagne, et de Lodik, aux Pays-Bas. Il portait aussi le titre de seigneur du Plessis, du nom d'une terre qu'il possédait près de Nantes, et sa famille compte encore des représentants parmi les Vaudois.

Diverses objections se firent jour contre la construction du canal. Les localités situées sur son parcours craignaient des inondations, à cause de la différence de niveau (61 mètres) qui existe entre les deux lacs. Mais le gouvernement bernois était favorable à l'entreprise, et il accorda la concession

le 10 février 1637, en faveur de Jean de Turretin, Genevois, agissant au nom du seigneur de la Primaye, alors au service de Hollande.

De grandes franchises furent accordées aux concessionnaires. Ceux-ci contractèrent l'obligation de voiturer le vin, de Morges à Yverdon, au prix de 11 florins le char pour les bourgeois de Berne et à celui de 14 florins pour les sujets. Le vin devait être embarqué dans des bateaux clos, dont la clef était remise entre les mains du propriétaire.

Après quarante années de jouissance, l'Etat avait droit à la dixième partie des profits. Ce droit fut réglé à 500 florins de 4 batz, en 1690. On voit par là que Leurs Excellences dîmaient partout où cela était possible.

Le canal fut commencé en 1640, et mené à bonne fin depuis Entreroches au lac de Neuchâtel. La partie sud du canal, partant d'Entreroches, s'avança jusqu'au-dessous du village de Penthalaz, au lieu appelé *le Bouquet*; mais cette section ne put être continuée, faute des fonds nécessaires.

Disons en passant que c'est en creusant cette seconde partie du canal que l'on trouva, dans une gorge de Mauremont, une pierre milliaire romaine portant cette inscription :

IMP. CAES. TR. P. AELIO. HADRIANUS. AUG.
P. M. TRIB. POT. COS. III. P. P. AVENTICUM
M. P. XXXXI.

Cela nous apprend que ce milliaire a été érigé en l'honneur de l'empereur Adrien (140 ans après J. C.) et que la distance d'Entreroches à Aventicum était de quarante et un mille pas. Ce milliaire se voit encore maintenant dans la cour du château d'Orny.

Les concessionnaires renoncèrent donc à l'idée d'un canal de *jonction* entre les deux lacs ; ils se bornèrent à l'exploitation d'un canal de *dérivation*, parcourant la partie la plus horizontale de la ligne qui joint les deux lacs, soit la plaine de l'Orbe.

Cette plaine étant légèrement inclinée du sud au nord, le canal dut se composer d'une suite de biefs de niveaux différents ; des écluses, situées entre chacun de ces biefs, se vidaient et se remplissaient à volonté, et formaient ainsi comme les degrés d'un escalier, à l'aide duquel les bateaux pouvaient franchir la distance qui sépare Entreroches d'Yverdon. On comptait onze écluses sur le parcours du canal. L'une d'elles s'appelait *les Hollandaises*, en souvenir du séjour de l'entrepreneur en chef en Hollande. L'emplacement de cette écluse est encore indiqué sur la carte de Dufour, ainsi que celui de la *Maison du canal*, placée à peu près au milieu du trajet que les bateaux avaient à faire.

Le canal avait 18 pieds de largeur dans le haut, 10 au fond et une profondeur de 8 pieds. Ces dimensions étaient suffisantes pour les embarcations qu'il avait à transporter. L'écluse terminale au nord avait trois sas, pour mettre le dernier bief à la hauteur variable du niveau du lac de Neuchâtel.

Alimentation du canal. La tête du canal se trouvant sur la ligne de partage des eaux qui vont les unes au Nord, dans le Rhin, et les autres au Sud, à la Méditerranée, les ingénieurs de 1640 eurent à choisir entre le Nozon et la Venoge. Ils choisirent ce dernier cours d'eau, qui a un débit plus régulier que le Nozon. C'est pourquoi ils firent leur prise

d'eau au Bay, lieu dit à *la Gravaire,* en dessous du village d'Eclépens. (Le Bay est une dérivation de la Venoge, établie depuis plusieurs siècles, pour faire marcher diverses usines). Du Bay, le canal d'alimentation longeait le flanc méridional du Mauremont, passait près de la gare actuelle d'Eclépens, et s'engageait dans une gorge profonde, préparée par la nature, où les Romains avaient établi jadis une route ; enfin il arrivait à Entreroches. On peut voir encore aujourd'hui les travaux d'art qu'a nécessités le creusement du canal d'alimentation au fond de la gorge.

C'est à cette époque que fut bâtie la maison d'Entreroches, qui devait servir de port au canal, ainsi que d'entrepôt pour les marchandises qui partaient ou arrivaient.

Le matériel d'exploitation était assez simple. Il consistait en une dizaine de bateaux plats, avec un faible tirant d'eau, jaugeant de 10 à 15 tonnes chacun. Plus tard, on eut aussi sur le lac de Neuchâtel une grande barque, dite *barque du canal,* laquelle recevait à Yverdon le chargement complet des bateaux plats, et le transportait jusque sur le lac de Bienne, d'où il était ensuite voituré dans la Suisse allemande. On voit par les anciens registres du canal que des demandes lui arrivaient de Soleure, Aarau, etc., de tous les lieux où l'on appréciait les vins vaudois. Quoique le trafic principal fût celui des vins de La Côte, il y avait aussi des transports de blé ou de farine, quand la spéculation y trouvait son profit, ce qui arrivait lorsque les céréales étaient plus ou moins abondantes dans la Suisse allemande. Il faut se rappeler que, dans ce temps, l'équilibre des prix n'existait pas comme

aujourd'hui, où, grâce aux chemins de fer et aux bateaux à vapeur, les blés de l'Orient et ceux d'Amérique arrivent rapidement dans notre pays.

Ce qui stimulait aussi la spéculation, c'était l'infinie variété des mesures usitées dans le pays. Qu'on en juge par le Pays de Vaud seulement. Il y avait 25 espèces de quarterons pour mesurer le blé, depuis celui de Coppet, contenant 19,66 litres, jusqu'à celui de Grandson, de 10,43 litres. Pour les liquides, on trouvait 26 sortes de pots, depuis celui de Château-d'Œx, de 2,9 litres, à celui de Lausanne, de 1,16 litre ; enfin, 8 sortes de livres, depuis celle de Vevey, de 572 grammes, à celle de Payerne, de 503 grammes. C'était le beau temps pour ceux qui connaissaient la règle de trois ! Quant aux autres, il leur était facile de se laisser tromper. Cette bigarrure extraordinaire ne fut abolie que le 1er janvier 1823.

Administration du canal. L'assemblée des actionnaires de l'entreprise élisait dans son sein un comité de 6 membres, chargé de s'occuper de l'exploitation et de présenter chaque année un rapport sur le mouvement des marchandises. Ce comité siégeait à Yverdon. A Entreroches demeurait un *intendant*, qui avait sous ses ordres les *charretiers* et les *bateliers*. Leur nombre variait naturellement suivant les saisons ; aucun d'eux ne travaillait qu'ensuite d'une commande spéciale faite par l'intendant. C'est ce qui rendait assez compliquée la tâche de ce dernier; il devait chaque semaine, chaque jour même, augmenter ou diminuer le nombre de ses hommes, afin de le mettre en rapport avec le travail à faire.

Parlons d'abord des charretiers. Ceux-ci se recrutaient surtout au village d'Eclépens. Sur la convo-

cation de l'intendant, ils arrivaient à Entreroches, au nombre maximum de 52 ; là chacun recevait une fuste vide et prenait le chemin de La Côte ; les uns s'arrêtaient déjà à Morges où se trouvaient des caves d'entrepôt à l'usage du canal ; d'autres poussaient jusqu'à Rolle et dans les villages voisins : c'était un voyage de deux jours, et pénible pour le retour, vu l'état pitoyable des routes dans l'intérieur du pays. On peut voir encore aujourd'hui, sur le flanc méridional du Mauremont, lieu dit *aux Liapes*, l'ancien chemin où passaient les charretiers d'Entreroches. Il y a là, creusées dans le roc vif, des ornières de 20 à 39 centimètres de profondeur ! On se demande comment chars et chevaux pouvaient endurer des casse-cou pareils. Cependant, il paraît que cette vie nomade avait aussi ses charmes pour les charretiers, qui étaient bien soignés, soit à La Côte, soit à Entreroches ; et ceux qui en avaient goûté négligeaient la culture de leurs terres. Aussi, malgré leur paye assez forte, les charretiers ne firent jamais fortune et le Dictionnaire historique du Canton de Vaud par Martignier et de Crousaz déclare que « le village d'Eclépens était autrefois riche et » populeux, mais qu'il s'est appauvri par le voitu- » rage des vins de La Côte au canal d'Entre- » roches. »

Nous sommes aussi de cet avis : un propriétaire du sol ne doit pas courir les grands chemins ; il peut laisser ce genre de travail aux voituriers proprement dits.

Les bateliers étaient moins nombreux que les charretiers ; de 15 à 20 en moyenne. Leur fonction était d'abord de transvaser les fustes pleines qui arrivaient de La Côte, dans les fustes vides placées

sur les bateaux. Le chargement de chaque bateau comptait 13 fustes ; chaque convoi était composé de 4 bateaux pleins, soit 52 fustes. Lorsque le transvasage était à peu près terminé, un homme allait ouvrir la prise d'eau du canal d'alimentation et l'eau arrivait dans le bief supérieur. Un second messager descendait le canal pour ouvrir la première des onze écluses, puis les suivantes ; alors un courant s'établissait, allant dans la direction d'Yverdon. Quatre bateliers prenaient place sur chaque bateau, et en route ! la petite flottille descendait d'un mouvemeut régulier la route liquide. C'était le beau moment pour ces navigateurs d'eau douce, dont toute l'occupation consistait à maintenir leurs embarcations à distance égale des deux rives ; d'ailleurs leur chargement n'était pas de nature à inspirer des idées mélancoliques. Aussi nous croyons entendre les chants et les rires joyeux de ces nautoniers de Bacchus !

A Yverdon, avait lieu le transbordement du généreux liquide sur des bateaux plus grands. On trouvait là des fustes vides en retour de la Suisse allemande ; les bateliers les entassaient sur leurs quatre chaloupes et alors venait le retour à Entreroches, retour de beaucoup moins gai que la descente, parce qu'il fallait haler à force de reins. Pour haler avec moins de difficulté, deux bateliers montaient sur la rive droite du canal, et les deux autres sur la rive gauche en se plaçant très en avant du bateau à remorquer. Ils allaient ainsi d'un pas cadencé, et employaient quatre heures à remonter les différents biefs entre Yverdon et Entreroches. Arrivés là, ils se rendaient dans la chambre dite *des bateliers* où ils se restauraient copieusement.

Voilà, tracée à grands traits, la vie des charretiers et des bateliers ; vie mélangée d'heures joyeuses, bruyantes, avec d'autres heures mélancoliques et silencieuses.

Sous le régime bernois, le canal rendit de grands services, comme nous l'avons déjà dit. Lorsque la Révolution arriva, beaucoup d'actionnaires genevois et autres, vendirent leurs titres aux actionnaires vaudois, si bien qu'au commencement du XIXe siècle, l'entreprise des transports, ou le canal, n'avait plus que six propriétaires. Parmi ceux-ci, nous trouvons noble Pillichodi, d'Yverdon, seigneur de Bavois depuis 1794 ; c'était un ardent ennemi du gouvernement unitaire helvétique, et il essaya en 1802 d'opérer un mouvement réactionnaire dans le canton de Vaud. Il avait choisi Orbe comme siège du *comité insurrecteur* destiné à renverser le gouvernement helvétique. Mais l'entreprise était mal ourdie : Orbe fut bombardée le 1er octobre 1802, et Pillichodi réussit à s'enfuir en France avec ses adhérents.

Si nous mentionnons en passant cette affaire d'Orbe, c'est qu'elle se lie à l'histoire du canal, qui perdit dès lors de sa popularité. On accusait d'aristocratie les directeurs de l'entreprise, ce qui était vrai pour la plupart d'entre eux, favorables aux Bernois, et qui ne souffraient qu'avec peine la constitution de 1803. On sait qu'en 1813, à la chute de Napoléon « les patriciens bernois, aidés de quelques patriciens vaudois, firent un dernier effort pour rétablir l'ancien ordre de choses. »

L'une des principales préoccupations du gouvernement vaudois, à cette époque, fut l'amélioration des routes, qui étaient restées dans un état pitoyable sous l'administration bernoise. Ensuite de cette

amélioration, on vit apparaître pour la première fois les gros chars de roulage, connus aussi sous le nom de *chars d'Anjou*, énormes véhicules aux larges roues, qui transportaient les marchandises d'un bout à l'autre du pays. Ce nouveau moyen de transport porta un coup sensible à la prospérité du canal qui, peu à peu, se vit complètement abandonné. Il végéta tant bien que mal jusqu'en 1829, où arriva la rupture de l'aqueduc du Talent, qui se déversa dans le canal. De longues chicanes s'ensuivirent entre la commune de Chavornay et les propriétaires du canal, et la navigation fut abandonnée pour toujours.

Déjà en 1825, l'attention s'était portée sur les avantages qu'offrirait le dessèchement des marais de la plaine de l'Orbe. M. de Molin présenta, sur ce sujet, un mémoire à la Société des sciences naturelles, où il proposait la formation d'une société d'actionnaires. Il évaluait les dépenses du dessèchement à un million et demi et le bénéfice à réaliser sur quelques milliers de poses sans valeur, rendues à l'agriculture, à trois millions de francs.

De son côté, le gouvernement vaudois s'occupait aussi de cette question, et il proposa au Grand Conseil l'achat du canal d'Entreroches afin de ne pas laisser dans la main de simples particuliers le moyen d'empêcher les améliorations qu'on pourrait faire dans la plaine de l'Orbe. Le Grand Conseil refusa, à trois reprises, de faire cette acquisition. Le canal fut pourtant vendu, en 1837, aux particuliers riverains. M. Perdonnet eut l'idée de vouloir le rétablir, afin de faire communiquer les deux lacs ; M. l'ingénieur Fraisse, qui visita les lieux, se convainquit de la possibilité de faire cette canalisa-

tion, mais il déclara qu'un chemin de fer serait préférable.

Un comité se forma, sous l'impulsion de M. Perdonnet; il réunit en trois jours la somme nécessaire pour les études, dont M. Fraisse fut chargé. Celui-ci publia son travail en 1844. Mais, jusqu'en 1852, il demeura enfoui dans une caisse, au bureau des Travaux publics. Le 8 juin de la même année, la concession du chemin de fer Morges-Yverdon était accordée à M. Sulzberger, ingénieur thurgovien.

Le canal d'Entreroches avait vécu.

J. Ogiz.

QUELQUES NOTES SUR LE MAJOR DAVEL

De nos jours où l'on se préoccupe plus que jamais, dans notre canton, de ce qui a trait au major Davel et à son héroïque et malheureuse tentative de 1723, les détails, en apparence les plus insignifiants, peuvent encore présenter quelque intérêt. C'est à titre de renseignements puisés dans un vieux manuscrit de 1772, mis avec beaucoup d'obligeance à ma disposition par son possesseur, que je présente les quelques notes qui suivent. Il ne saurait entrer dans ma pensée de refaire ici l'histoire, tant de fois écrite déjà, du généreux citoyen qui rêvait l'indépendance de son pays, et qui imagina les moyens que l'on sait pour faire de son rêve une réalité. Cependant, après les pages éloquentes, si dignes de captiver les lecteurs même les plus indifférents, des Juste Olivier, des Verdeil, des Ch. Monnard, on aime à retrouver dans des écrits tout simples, et