Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 47 (1939)
Heft: 1

Artikel: Le port de Morges : sa fondation et son histoire
Autor: Béraneck, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-36901

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: 13.07.2025

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

47me année N° 1 Janvier-février 1939

REVUE HISTORIQUE VAUDOISE

Le port de Morges

Sa fondation et son histoire

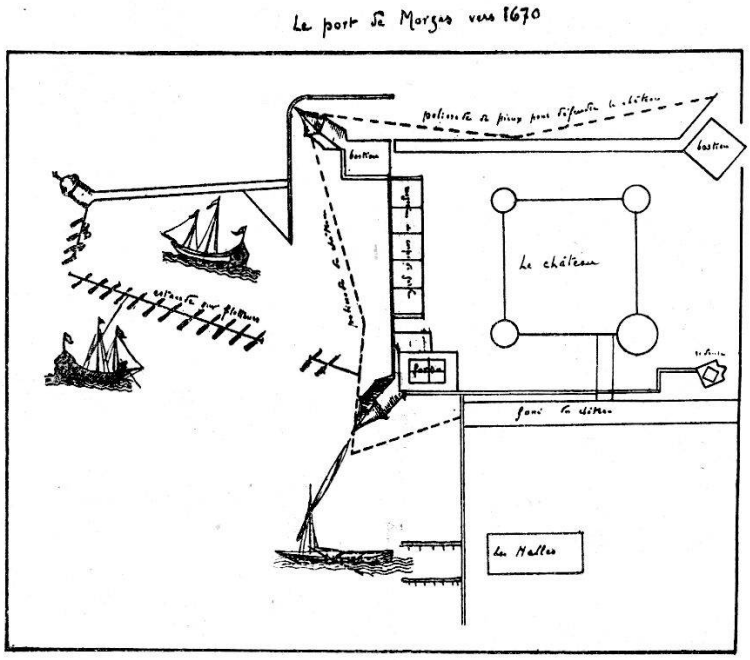
Après comme avant la conquête bernoise, la navigation sur le Léman se voyait souvent entravée, faute d'abris en temps d'orage, ou de refuges en cas d'agression. Les pirates du Chablais éprouvaient une joie maligne à rançonner les naues sans défense, qui louvoyaient de droite et de gauche. De Genève à Villeneuve, on ne comptait guère qu'une demi-douzaine de soi-disant ports, mal protégés par une rangée de pieux ou un semblant de digue. Les Bernois, obligés de confier leurs galères et galiotes à la garde bénévole des Genevois, se préoccupaient de cet état de choses. Le besoin d'un lieu de débarquement, *assuré et à portée,* devenait impérieux. Dès 1672, nous les voyons recourir aux lumières d'hommes du métier : l'ingénieur hollandais Max Yvoy, le commandant Weiss, de Berne, le capitaine de vaisseau Jean Geoffroy, sieur du Torrent, de Toulon. Ces messieurs sont chargés de pratiquer des sondages devant quelques localités riveraines, de faire des expertises et de présenter des rapports circonstanciés. Hâtons-nous d'ajouter que ces tour-

nées techniques n'allaient pas sans de sérieuses compensations gastronomiques. En septembre, lors des inspections qui comportaient Rolle, Morges, Chillon, Villeneuve, on consomma 160 livres de pain, 4 chapons, 2 dindons, 3 moutons, 2 langues salées, 2 jambons, 16 livres de bœuf, 2 fromages, 2 livres de beurre, et... 6 oranges, le tout arrosé de 99 quarterons (environ 1400 litres) de vin rouge et blanc. En outre, il fallut ½ livre de tabac et 5 chandelles ; puis, pour le repos des corps, sinon des âmes, 4 tasses de venaison (liquide somnifère) [1].

D'autres experts sont également consultés ; ils penchent, qui pour Chillon, qui pour Villeneuve, qui pour La Tour ; mais Morges semble retenir plus particulièrement l'attention de LL. EE. Dès le début du XVIIme siècle, la ville avait pris rang parmi les localités les plus importantes au point de vue commercial, en train même de déposséder Villeneuve de sa couronne séculaire. Le trafic des marchandises souffrait cependant de circonstances assez défavorables. La protection des bateaux, côté vent, ne reposait que sur un petit môle, flanqué d'une guérite de surveillance ; côté bise, sur une estacade maintenue par des flotteurs. Des appontements en planches, placés sur de simples chevalets, une halle exiguë, les vins entreposés à l'embouchure de la Morges, à la merci du mauvais temps et des voleurs, tout autant d'entraves au développement d'un port. Et pourtant, la situation géographique se révélait exceptionnelle, un vrai carrefour des routes de France, de Bourgogne et d'Allemagne, où transitaient force marchandises de première nécessité : barres de fer, bois, sels, blés, ballots de toile,

[1] B. Haller, *Die Bernische Marine auf dem Genfersee,* p. 10.

etc. Sur la rive régnait une certaine animation. Barques marchandes et naues, à la panse rebondie, sorties souvent des chantiers morgiens — déjà mentionnés en 1585 — prennent le large ou reviennent presque régulièrement. Les galiotes de l'Ecole nautique (Schiff- und Ruderschule), fondée depuis 1672 aux frais de l'Etat et placée sous les ordres du capitaine du Torrent, se livrent



à de fréquents exercices, pour entretenir l'humeur belliqueuse de leurs équipages. De temps à autre, les galères de LL. EE., montées par des soldats aux brillants uniformes : culotte rouge, habit et gilet blancs, chapeau à galons jaunes, vont surveiller les agissements de la flotte savoyarde, toujours portée à chercher noise. Ces galères marchent à la voile ou à la rame, que maniaient de pauvres diables, repris de justice, vagabonds, placés là par Berne pour leur apprendre le droit chemin, à sa manière. Elles mettaient 8 heures de Morges à Genève. Remar-

quons, en passant, qu'elles n'eurent jamais l'occasion de se mesurer avec leurs rivales ; les capitaines avaient reçu l'ordre de ne pas franchir la limite des eaux territoriales et de ne se servir des armes qu'en cas d'extrême nécessité.

Ce va-et-vient créait un mouvement commercial et militaire à la fois. On comprend qu'avec de tels atouts en jeu la petite cité pût prétendre à de plus hautes destinées. Mais LL. EE. mirent longtemps à s'en apercevoir ; elles laissèrent tomber les projets du commandant Weiss (1673). Les complications politiques entre Genève et la Savoie auraient exigé une solution rapide. On tergiversa. Un fait capital va tout de même déclancher le mouvement : l'offre du conseiller lausannois, Samuel de Seigneux, de créer un grand port de commerce à Ouchy, moyennant certaines conditions (1687) [1]. Ce projet ne pouvait que soulever des protestations, à la Côte, en particulier. Car la clause 5 spécifiait que toutes les marchandises venant de Genève passeraient par Ouchy. Morges riposta par un long mémoire, dûment circonstancié, qui fait état, entre autres, de sa position centrale et d'un abergement de 1570, lui accordant les droits de halage et d'émoluments. Au surplus, la ville s'engageait à payer une part des frais de construction d'un port. Le Conseil des XII ne s'en tint pas là. A son instigation, l'ingénieur Isaac Masset proposa un plan, dont une petite esquisse sans date se trouve aux archives de Morges, et qui présente une analogie frappante avec celui que Berne fera sien, quatre ans plus tard. Le mémoire des Morgiens fit-il impression ? C'est fort probable. Par arrêt du

[1] J. Béraneck, *Un projet de port à Ouchy, en 1687,* R.H.V., octobre 1929.

9 avril 1687, LL. EE. notifient à M. de Seigneux que, pour des raisons d'opportunité, il est préférable qu'il renonce à son projet. Quant à l'offre de la ville, elles ne disent ni oui, ni non, et continuent à temporiser jusqu'au moment où les événements allaient leur forcer la main : déclaration de guerre de Louis XIV à la Savoie (1690), en août, fuite précipitée de la flotte savoyarde commandée par le patron Laurent Dantal, forte de 4 bateaux et de 800 hommes, qui vint se mettre à Villeneuve, puis à Chillon, sous la sauvegarde de LL. EE.[1] Ces faits graves vont amener le Conseil de guerre (Kriegsrath) à prendre enfin le taureau par les cornes, si l'on ose dire, d'autant qu'on ne pouvait laisser les galères bernoises à Genève, vu la dificulté « d'en sortir par la bise ».

Dantal, homme fort entendu dans tout ce qui touche l'art nautique, mandé à Morges en novembre 1690, est chargé de parfaire les sondages devant le château. Le marquis Henri Duquesne, fils de l'amiral, baron d'Aubonne, dont Berne avait pu apprécier les connaissances en mainte occasion, consulté lui aussi, donne un préavis favorable. C'est probablement à ces deux hommes que Morges doit son port. Leurs plans furent soumis à l'approbation du Conseil de guerre. Comme ils répondaient à ses vues et que la ville se montrait prête à consentir un sérieux appoint, LL. EE. lui octroyèrent la concession du 10 décembre 1690. En substance, cette concession autorise Morges à construire le port à ses frais, moyennant le

[1] Il était entendu que les Bernois pourraient utiliser ces bateaux, mais qu'ils les rendraient au duc de Savoie dès que ce dernier en exprimerait le désir. En outre, Dantal serait engagé à la solde de l'Etat, sans être inquiété pour cause de religion. La grande galiote, la Fidèle, et la petite, après transformation, furent confiées aux capitaines Mesle et Blanchet.

droit de rivage (abordage) de 1 batz (15 centimes[1]) par chaque bateau étranger, plus le charroi gratuit de pierres et la fourniture des bois nécessaires (chêne et sapin). Si Morges l'emporta sur Chillon et Villeneuve, ses deux plus redoutables concurrents, c'est qu'elle présentait des avantages appréciables, de nature commerciale, financière, et surtout militaire ou stratégique : proximité immédiate du château, forte garnison, aisément alertée, position centrale entre le grand et le petit lac.

L'arrangement intervenu permettait d'aller de l'avant. Mais nous sommes en plein hiver ; il était prudent d'attendre la belle saison, de s'en tenir à une sorte de préparation éloignée. D'après les *Kriegsraths Manuale,* les baillis des environs reçurent l'ordre de dénombrer et de marquer les chênes et les sapins promis [2]. La question des bois de construction ainsi tranchée, restait celle des pierres. Ces messieurs de Morges eurent l'idée assez bizarre de demander au Souverain l'autorisation d'utiliser pour les digues les pierres de la muraille de St-Prex, « côté vent, jusqu'à la moitié de la hauteur, puisqu'elles sont inutiles, si hautes qu'elles sont », dit la requête. Singulier caprice du sort, après avoir servi de remparts contre la fureur des hommes, ces glorieux moëllons se

[1] Il est difficile d'évaluer en francs et centimes la valeur des monnaies de l'époque ; elle varie énormément d'un numismate à l'autre. Les chiffres entre parenthèses sont donc approximatifs. Il faut les multiplier par 5 ou 6 pour obtenir la valeur actuelle.

[2] A propos des *Kriegsraths Manuale,* et pour ne plus avoir à revenir sur les sources consultées, je m'empresse de dire toute la reconnaissance que je dois à l'archiviste de l'Etat, à Berne, M. G. Kurz, qui a pris la peine de m'envoyer le texte de très nombreux passages des dits manuaux, relatifs à la construction du port de Morges. Nos archives cantonales n'offrent qu'un intérêt secondaire à ce sujet. Par contre, celles de Morges, beaucoup plus riches, ce qui se conçoit, renferment, entre autres, le précieux livre de comptes d'Abraham Pache, lieutenant baillival, inspecteur-trésorier des travaux, livre d'où sont tirés la plupart des détails qui vont suivre.

verraient-ils obligés de lutter contre celle des eaux ? En date du 10 février 1693, l'inspecteur Pache mentionne plusieurs batelées de pierres amenées de St-Prex, tirées, selon toute probabilité, d'une partie de la muraille devenue caduque.

Le retour du printemps 1691 aurait dû marquer la reprise effective des opérations ; mais le silence des manuaux est significatif. Que s'est-il passé ? Les fonds vinrent-ils à manquer, la ville ne remplissant pas ses engagements ? C'est possible, surtout si nous nous en rapportons à certain document postérieur, qui parle d'une somme de 50 pistoles (1500 fr.) et plus de 1000 écus (4500 fr.) déboursés inutilement par Morges pour son port. Pareil affront émeut le Conseil de guerre; il entend ne pas rester ainsi le bec dans l'eau. En novembre 1691, LL. EE. notifient à ces Messieurs de Morges qu'une collaboration plus étroite est urgente, qu'en conséquence elles délèguent le colonel Frisching en qualité de représentant de l'Etat à la direction des travaux. Le marquis Duquesne et le patron Dantal l'aideront de leurs conseils. Le niveau du lac, très bas alors, permettra de travailler. Au début de janvier 1692, pour activer, Berne enjoint au colonel de faire appel à la moitié des hommes de la garnison. On leur donnera un supplément de solde de 10 batz (1 fr. 50) par semaine, ou bien une ration de pain augmentée. Mais ce renfort n'aura qu'un effet passager, la garnison devant être licenciée le mois suivant. On s'adressera alors à la main-d'œuvre du pays, qu'il sera facile d'embaucher, « vu la disette régnante », ajoute le texte.

Il faut croire que l'entreprise suscitait des jaloux, qu'elle pouvait devenir une affaire intéressante, comme on dit aujourd'hui. En effet, par lettre du 13 avril, le colonel faisait savoir à M. le Banderet qu'une sorte de

consortium morgien offrait d'achever le port « moyennant 7000 écus blancs (31 500 fr.), qu'ils demandent à LL. EE., ou le péage pour 7 ans, au prix que Messeigneurs l'ont admodié présentement ». En 1687, déjà, on trouve dans les archives morgiennes des allusions assez transparentes aux menées souterraines de quelques membres du Conseil des XII, qui seraient allés intriguer à Berne, « dans leur intérêt particulier ». Ces affaristes se virent vertement tancés par le bailli d'alors (colonel Berset) ; il fit afficher un blâme public à leur porte. Puis le calme revint et l'oubli se fit. L'offre du consortium n'aboutit pas. Entre temps, les opérations n'avançaient guère ; on piétinait. LL. EE. prirent alors la décision de se substituer aux autorités défaillantes et de mener *elles-mêmes* la chose à bien. Toutefois, par déférence pour leurs administrés, le 29 juin 1692 elles nomment inspecteurs des travaux trois membres du Conseil des XII : Henry Demartine, châtelain, Jean Margel, juge du consistoire, et Abraham Pache, lieutenant baillival. Le colonel Frisching, bien qu'appelé aux fonctions de directeur des salines (Roche), resta surveillant général, à la disposition du Conseil de guerre, qui lui octroie des honoraires assez rondelets, 100 doublons (2365 fr.).

Les instructions que reçoivent les inspecteurs sont très précises. Les « pals » (pieux de chêne) seront tirés de la forêt de Bonmont, d'Apples, de la forêt de Suchy ; la muraille du quai sera poussée jusqu'à la guérite du château ; on creusera assez profond pour qu'en hiver il y ait 4½ pieds d'eau. Le marquis Duquesne et le patron Dantal devront être consultés pendant toute la construction. Enfin, Messieurs les inspecteurs s'engageront à ménager les deniers du Souverain et à lui rendre des comptes mois

par mois. Si les ouvriers ne suffisent pas, on recourra aux « dizaines » (habitants d'un même quartier).

Ce beau déploiement d'ordonnances resta-t-il lettre morte ? Selon toute apparence, la machine n'était pas tout à fait au point. LL. EE. se plaignent que « les palissades diminuent de jour en jour ». La ville devra les remplacer ou les payer. D'autre part, H. Demartine se montre peu satisfait de la qualité des matériaux et du manque de régularité des voiturages. Puis, l'hiver sonne à la porte. Au fait, *ce n'est qu'à partir de février 1693* que le travail va prendre un cours normal. En date du 7 février, A. Pache mande à Berne que « nonobstant la contrariété des temps, nous n'avons pas cessé de travailler. La grande digue du côté de vent est garnie jusqu'aux aiguillettes et une partie de celle du côté de bise... Présentement nous faisons creuser pour jeter les fondements de la muraille. » Comme il se conçoit, l'inspecteur demande de l'argent... « à cause de la quantité d'ouvriers que nous avons et aurons pour nous prévaloir de ce beau temps... » Le beau temps ! note optimiste, plutôt rare dans les rapports de A. Pache. Le mois suivant, ce ne sera plus la même chanson.

D'où venait cette avalanche d'ouvriers ? La plupart de La Vallée ; leurs noms l'indique : Pierre Golaz, Olivier Aubert, Pierre Nicoulaz ; des Reymond, Rochat, Meylan, tous manœuvres et non charpentiers. Les maçons et terrassiers étaient originaires de la Savoie. D'autres portent des sobriquets savoureux : Bellehumeur, Tranchemontagne, des rouletabosse ou déserteurs, probablement. Même il est fait mention de cinq Lucernois, égarés dans cette fourmilière. Ce genre de travail ne leur convenant qu'à moitié, ils font grève. Pris de pitié, le trésorier se montre bon prince et les renvoie chez eux, en leur payant

les frais de voyage. Heureux temps ! Par moments, l'entreprise occupait une centaine d'hommes, à raison de 6—7½ batz (fr. 0.90—1.12) par jour ; le contremaître, Pierre Billion, recevait 2 florins (2 fr.). Les pierres, amenées de Meillerie, de St-Gingolph ou du Dézaley (?) revenaient à 150 florins (300 fr.) la grande barquée ; celles de la muraille du quai actuel, devant la douane, étaient tirées de La Sarraz.

Mais, si l'homme propose, le temps dispose. En mars, il fit grise mine ; des pluies diluviennes ne cessent de gêner les ouvriers, à tel point que les Savoyards refusent de travailler aux mêmes conditions. Le vent s'en mêle ; d'énormes vagues arrachent les pieux et font chavirer une barquée de pierres, à la pointe de St-Sulpice. Le mois suivant, les calamités redoublent. La machine (drague) est brisée, les radeaux s'en vont à la dérive. Il serait fastidieux de suivre l'œuvre pas à pas ; du reste, les travaux n'avançaient qu'au ralenti, faute d'argent. En 1694, le gel, les intempéries ne firent q'augmenter les difficultés. Notre admiration va à ces six manœuvres, obligés de travailler dans l'eau glacée pour décharger une corsière pleine de terre glaise, que la « véhémente bise » avait fait couler devant le port. Ci, 10 batz (1 fr. 50) de supplément à chacun d'eux. Nouveau contre-temps, beaucoup plus sérieux, cette fois, presque dramatique. Le 16 mars, entre 8 et 9 heures du soir, les flots, soulevés par un vent furieux, réussirent à démolir le batardeau [1] et à jeter à la côte les barques chargées de pierres ; un vrai désastre. Dépités, les entrepreneurs congédièrent alors tous les ouvriers, au

[1] Sorte d'enceinte rectangulaire, rendue étanche par des parois de planches garnies de terre glaise. On vidait cet étang artificiel au moyen de moulins à eau, puis on creusait le sol asséché avec la « cuiller » (drague).

nombre de 112, et les renvoyèrent à La Vallée avec une solde supplémentaire de 12 batz (1 fr. 80). Les travaux ne reprirent qu'en été. La digue nord est terminée à son tour. Elle a 67 toises de long (environ 130 mètres), celle du sud 52 toises (100 mètres environ). Des deux guérites, l'une servait de corps de garde ; l'autre, côté bise, de remise pour les chaînes qu'on tendait à la nuit tombante. Il fallut 854 feuillets de fer-blanc pour les recouvrir.

LL. EE. avaient déjà dépensé près de 20 000 florins (40 000 fr.). Mais il restait encore à parfaire le creusage et les abords, sans négliger certains détails, intéressant la salubrité publique. Ainsi, le port servait de déversoir aux égouts et de bassin aux blanchisseuses. LL. EE. prient ces dames d'aller laver leur linge ailleurs et ordonnent de détourner les égouts dans les fossés du château. Ce voisinage devait chatouiller désagréablement les narines du châtelain ; en guise de compensation, il avait seul le droit de pêcher dans le port.

De janvier à mars 1695, le froid et le gel recommencèrent leurs fredaines. On se vit obligé d'attendre l'été pour achever le curage, l'aménagement du quai, le revêtement des murailles et des jetées, opération délicate, confiée à un maître paveur qualifié, venu tout exprès de Berne.

En automne 1695, Bernois et Morgiens purent enfin pousser un soupir de satisfaction ; l'entreprise arrivait à chef. Les galères reposaient gentiment à l'ancre — les galiotes savoyardes venaient d'être rendues au duc, commandées par Dantal fils, Laurent était mort l'année précédente. Les chaînes barraient l'entrée du port aux indésirables, l'artillerie du château attendait avec calme la première démonstration hostile ; la garde, tirée de la bourgeoisie, occupait la guérite et surveillait les abords

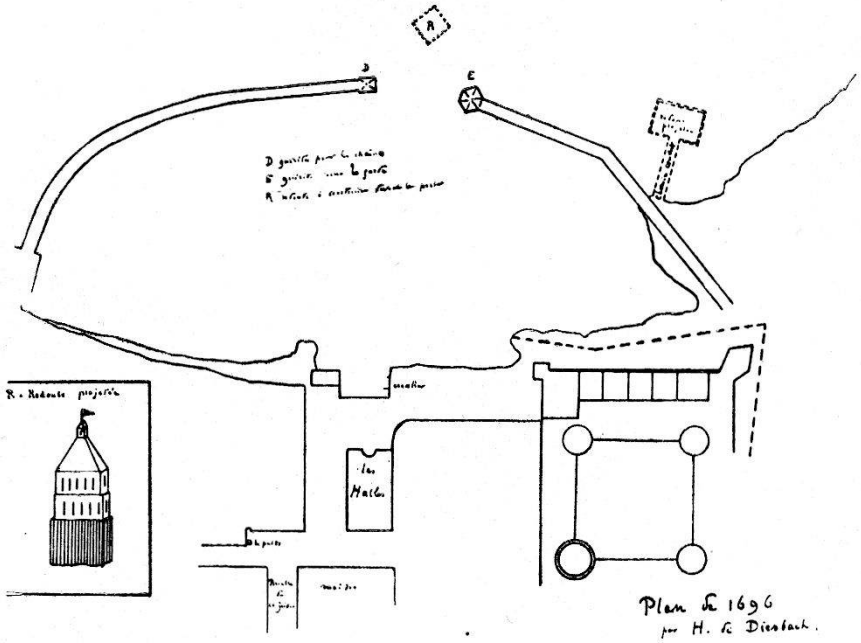
de la halle. Nécessité urgente, paraît-il, car la dernière opération du Conseil de guerre concerne l'achat et la destruction, en 1696, de quatre maisons voisines. Si les propriétaires étaient d'honnêtes citoyens, on n'en pouvait dire autant de leurs locataires. La plupart appartenaient au monde interlope des receleurs, qui profitaient du voisinage des halles et des ombres de la nuit pour subtiliser ce qui pouvait les tenter : sacs de blé, de châtaignes, matériaux les plus divers. Les propriétaires demandaient près de 8000 florins (16 000 fr.). L'affaire finit par être conclue à un prix bien inférieur, la ville ayant offert 1200 florins, puisque cette transformation contribuait à son embellissement, et Berne se réservant la vente des tuiles et des planches. Les dites maisons, qualifiées de « rechte Diebsnester », furent donc rasées sans merci et remplacées par le logis des commis du port. Pour compléter la défense du tout — et ce fut le dernier acte de cette longue tragicomédie — le Conseil de guerre chargea le capitaine de Diesbach de mettre au net un plan de fortification du château avec les matériaux sortis du port.

En résumé, les travaux avaient duré près de quatre ans, sans compter les mois de nourrice. Le total des dépenses se montait à 60 000 livres de 7½ batz (67 000 fr.). Il est vrai que LL. EE. s'arrangèrent pour recouvrer une partie de la somme, grâce à un péage provisoire (?) de 1 batz (15 centimes) par colis entrant et sortant.

* * *

Tout semblait promettre au port de Morges les avantages d'une construction solide, pratique et bien conçue. Il fallut déchanter. On s'aperçut bientôt que le travail n'avait pas été poussé à fond. En 1699, arrivait déjà de

Berne l'ordre de nettoyer le port « ...toujours occupé et embarrassé par des pierres, qui empêchent de décharger les marchandises. D'autant aussi que, dernièrement, une partie du vin qu'on a voituré a fallu rester plus de 2 ou 3 fois 24 heures dans des batteaux... ». Mais un danger beaucoup plus grave menaçait à la longue. Les construc-



Le port achevé, d'après le plan de H. de Diesbach (1696). La redoute *R*, barrant l'entrée du goulet, ne fut heureusement pas construite, ni celle qu'on voit à droite de la digue côté vent. *D* guérite pour les chaînes, *E* guérite pour le garde.

teurs n'avaient pas songé au voisinage presque immédiat de la Morges, qui charrie pas mal de matériaux lorsqu'elle se fâche. Chassé par les vagues, le limon obstruait lentement le goulot et le port lui-même. En 1732, bateliers et négociants se répandaient en lamentations sur les entraves apportées ainsi au trafic. Berne se cantonna dans un silence prudent, estimant, à tort ou à raison, ces plaintes exagérées. Mais, dix ans plus tard, le mal ayant empiré, les braves gens de mer reviennent à la charge, en des

termes plus précis, cette fois. Leur supplique, un vrai réquisitoire, débute comme suit : « ...Lorsque le port fut construit, il y a environ 50 ans, on en laissa le terrain dans son état naturel et sans le creuser, excepté dans le milieu ; en sorte que les sables l'ont rempli à tel point que, dès le mois de Novembre jusqu'à celui de May, il s'en faut de beaucoup qu'il n'ait la profondeur nécessaire... Il faut donc charger hors du port les barques pour Genève... elles sont exposées au naufrage... les sels qui arrivent en grande quantité courent les mêmes dangers... » Ils terminent en demandant qu'un ingénieur soit envoyé sans tarder pour prendre les dispositions nécessaires. Que firent LL. EE. ? Elles se contentent de répondre par... un nouveau règlement — le 3me — pour les bateliers, ô ironie !... « Le port sera toujours pourvu de 3 à 4 barques en bon état, y compris le naviot qui y est attaché. Chaque barque doit avoir un bon maître et des matelots au fait de la navigation [1]... La barque de semaine devra terminer son chargement le mercredi, à 4 heures de novembre à mars, et à 7 heures dans les autres saisons. Elle devra partir le jeudi matin pour Genève, à moins de temps contraire... et ne pourra s'arrêter nulle part, sous peine de 15 florins d'amende, pour l'hôpital de Morges... »

Il était assez naturel que LL. EE. hésitassent à entreprendre de nouveaux et coûteux travaux. Les réclamations et suppliques se multiplient. La situation devient tout de même assez critique pour que le Conseil de guerre, craignant la fermeture complète du port, dépê-

[1] Archives cantonales, Bn 36, *Navigation sur les lacs Léman et Neuchâtel,* passim. Maints commerçants se plaignaient, en effet, de ce que... « quelques bateliers n'entendent rien à la navigation, et ne sont ni du milieu, ni du lieu... »

chât enfin l'ingénieur Mirani, en mars 1760. De son expertise, il résulte que le mal est grand. Certaines parties de la digue se trouvent en fort mauvais état ; les traverses de bois qui relient les pilotis sont pourries. Mal plantés, ceux-ci heurtent les murs, ébranlant le ciment et les pierres lors des grandes eaux. Une des guérites menace ruine, de même que l'angle sur lequel elle repose. Aux basses eaux, il n'y a que 4 pieds d'eau, or il en faut 6 pour une barque chargée. Mirani propose donc de creuser la partie centrale, ce qui donnerait une superficie de 1748 toises carrées, dont les gens de l'endroit se contenteraient. Les ouvriers puiseront 945 pieds cubes par jour, qu'il faudra transporter à 50 toises en avant. De plus, 480 pilotis et 880 chaperons seront indispensables pour consolider les digues. Le tout coûterait environ 19 000 livres (21 280 fr.). Sur le mur d'enceinte du château, une inscription en latin spécifia que les réparations et le creusage partiel prirent 4 ans, de 1761-65. Les usagers durent donc se montrer satisfaits de cette demi-mesure, qui s'éternisa pendant plus de vingt ans. Et pourtant les bonnes volontés ne manquaient point. Les barquiers offraient leurs services à titre gracieux, les commerçants leur appui financier. Même le grand-commis, Daniel Zeerleder, chef des péages au pays de Vaud, proposait un plan de bateau double, à 4 ponts, manié par 24 ouvriers, destiné au curage du port. Nous sommes en 1782. Il a soin d'ajouter que « ...le cas est pressant, les barques ne peuvent plus entrer, ni sortir à cause du limon... » Ce mirifique engin ne sut trouver grâce aux yeux de LL. EE., pas plus qu'un autre projet du même auteur. Choquée de l'aspect vieillot et du peu de confort des halles, l'âme sensible de M. le grand-commis avait

conçu les plans et devis d'un nouveau lieu d'entrepôt... « Cette construction grandiose pourra former une des plus belles douanes de l'Europe, autant honorable que profitable au Souverain, que recherchée par le public... » En effet, le tout se présente d'une manière congruente à l'emploi, avec de belles façades, de nombreuses fenêtres, l'ours siégeant dans un médaillon bien en vue à l'entrée. L'ensemble ne dépasserait pas la somme de 10 000 livres (11 200 fr.). Or, comme le total du péage annuel se monte à 7000 livres, déduction faite des salaires du halier cautionné et des *spanners* assermentés (débardeurs), l'édification de la dite douane serait payée en moins de deux ans. Le commis-architecte en fut pour ses frais d'imagination [1]. Faut-il le regretter ? Malgré la grande apparence du bâtiment projeté, mieux vaut encore la silhouette trapue de la vieille douane, témoin plusieurs fois centenaire du passé morgien.

De 1788-93, le port, presque moribond, revint à lui, grâce aux efforts conjugués de deux ingénieurs, l'inspecteur Bel, de Payerne, et l'inspecteur général des ponts et chaussées, Exchaquet, d'Aubonne. Mais, dans l'intervalle, peu s'en fallut que le pauvre ne trépassât tout de bon, du moins qu'il subît une transformation telle qu'on eût peine à reconnaître ce vétéran. En 1791, l'ingénieur français Céard, de Versoix, consulté également par LL. EE., est d'avis que l'ensablement se renouvellera assez souvent pour occasionner de grands frais. Il recommande alors « ...de laisser subsister les choses dans l'état où elles sont, ou de recourir à une entreprise radicale, qui serait de combler entièrement le port actuel au niveau du sol

[1] Voir Archives cantonales, Bn 35, *Ports d'Ouchy et des Morges*, où se trouvent le plan du bateau (il y eut même deux modèles) et celui de la douane proposée.

des rues de la ville, pour en former une place, et de lancer ensuite une jetée en avant, du côté du midi, suivant les dispositions les plus avantageuses pour l'abri des barques. Moyennant quoi, on aurait une place spacieuse à planter d'arbres et à bâtir... de plus, au moyen de la jetée, on aurait un abri profond et éternel... » Ce projet saugrenu resta sur le papier, heureusement. Céard fut mieux inspiré quand il construisit la première digue du port d'Ouchy, en 1791 ; il est vrai que ce gros travail coûta plus de 40 000 livres (env. 45 000 fr.) à LL. EE.[1] Ainsi s'explique leur peu d'empressement à terminer le curage de celui de Morges. Bel et Exchaquet ne purent que s'en tenir au strict minimum. Si bien qu'à la fin du siècle, les barques ne disposaient que des 2/5 de la surface, creusés à la profondeur voulue (8 pieds 6 pouces en moyenne), le reste étant abandonné au caprice des flots mouvants. Pour tous ces travaux, échelonnés sur une période de plus de trente ans, nos souverains maîtres avaient encore dépensé environ 30 000 livres (33 600 fr.).

En valait-il la peine ? Assurément. Ce bassin de 16 000 mètres carrés, l'œuvre d'art la plus considérable accomplie par les Bernois dans notre pays, était devenu, au cours du siècle, nonobstant l'ensablement périodique, le seul asile sûr, de Genève à Villeneuve. En outre, grâce à sa situation favorable, Morges s'était taillé peu à peu une grosse part du trafic par eau et par terre. LL. EE. en avaient fait la centrale des péages du Pays de Vaud. Le surveillant général résidait à Morges. Il portait le titre de *grand-commis* et recevait la correspondance et les comptes des 8 commis, de Nyon, Morges, Ouchy, Vevey, Villeneuve, Yverdon, Lausanne et Moudon. Les

[1] Archives cantonales, Bn 35, id.

transactions commerciales suivaient un cours régulier avec les pays limitrophes, même la Hollande et l'Angleterre. Grands et petits négociants en faisaient leur profit. Cette construction fut donc pour la ville un beau cadeau de LL. EE., intéressé certes, puisque le péage rapportait 7 à 8000 florins (14-16 000 fr.) par an, mais ce fut aussi un levain de vie, un indéniable élément de prospérité, qui se traduisit par un bien-être assez général, une lente ascension des familles bourgeoises vers l'aisance, la considération, les honneurs que le Souverain daignait concéder. Ainsi se créa une sorte d'élite, poussée tout naturellement vers le négoce, les affaires, mais non exempte d'activité intellectuelle, littéraire ou politique, de velléités d'indépendance. On le vit bien quand la Révolution vaudoise vint briser le joug de Berne — songeons aux Monod, Cart, Muret, ces ardents patriotes de la première heure [1].

Le XVIIIme siècle fut en somme l'âge d'or du port, au point de vue économique et social, malgré ses imperfections. La gloire militaire, par contre, lui fit défaut. L'appareil défensif resta son emploi. Les canons du château n'eurent pas à entrer en danse contre une flotte savoyarde pleine d'audace ; la garnison se contenta d'exercices pacifiques et les galères bernoises d'exhibitions d'apparat, avec grand pavois, brillants costumes, simulacres de combats, sous l'œil paterne de LL. EE.

* * *

[1] Le voyageur s'attardait volontiers dans la petite cité, proprette, accueillante. Peu à peu, la banlieue se para de ces demeures aux grands toits hospitaliers, où le bourgeois enrichi cherchait le repos au soir de la vie.

Le charme opère encore. Quiconque a séjourné à Morges se sent pris de sympathie pour cette ville mi-citadine, mi-campagnarde, où les arts, les lettres, les sports forment un harmonieux ensemble tout à son honneur.

La première moitié du XIXme siècle marque un ralentissement graduel du mouvement commercial. Les circonstances ont changé. L'axe Morges-Yverdon n'est plus qu'un souvenir. Le canal d'Entreroches, qui végétait, cesse de fonctionner vers 1830 ; Ouchy et Vevey sont devenus d'actifs centres de transit ; l'Etat vaudois a créé un important réseau de nouvelles routes et de nouveaux ponts. La navigation à vapeur, qui débute en 1823, exerce peu d'influence sur le trafic des marchandises. Petit à petit, le port de Morges voit pâlir son auréole. Il semble que la vie va se retirer des jetées qui résistent depuis si longtemps aux assauts du vent et des vagues. Mais non, l'heure fatale ne sonnera pas pour ce fidèle serviteur de la communauté. Un fait nouveau va le tirer de sa torpeur.

Le 23 juillet 1855, la Municipalité de Morges offrait un modeste banquet au conseil d'administration de la Cie Ouest-Suisse, pour fêter l'ouverture de la ligne Yverdon-Renens, avec raccourci Bussigny-Morges. Une gare provisoire s'élevait non loin de la petite halte de St-Jean, qu'on vient d'inaugurer. De là, une voie ferrée descendait jusqu'au chemin du Sablon, contournait la ville en suivant la rue de la Gare actuelle et aboutissait au quai, entre le jardin du château et la douane. L'estacade de 33 mètres de long, munie d'une forte grue, servait au transport des marchandises, au débarquement et embarquement des voyageurs, sous l'œil vigilant de la police, « pour éviter tout désordre et tout danger ». Ils étaient voiturés en omnibus du quai à la gare provisoire. Afin d'épargner aux habitants le bruit et la fumée, des chevaux remplaçaient les locomotives. Les vagons ne devaient pas stationner sur le quai, le dimanche, et leur allure ne point dépasser celle d'un cheval au pas. Notons

que plusieurs contraventions furent dressées contre des employés trop amateurs de la vitesse — déjà ! Une seconde estacade, plus petite, était réservée aux barques.

Pour se faire une idée de l'importance du trafic, en 1857, par exemple, la gare de Morges expédia environ 6000 tonnes de marchandises, dont 2000 de vin vaudois, et en reçut près de 27 000. D'Yverdon arrivaient les produits les plus variés : graines, farines, fer, fonte, briques, chaux, sels de Bourgogne, etc. Les barques transportaient également à Villeneuve le matériel destiné à la construction de la ligne Villeneuve-St-Maurice : rails, vagons, locomotives, et le coke nécessaire. Entre temps, l'Etat avait entrepris le dragage du port, l'élargissement du goulot, et la Municipalité l'établissement d'un débarcadère greffé sur la digue nord. L'année suivante, la gare actuelle étant achevée, la section Morges-Genève fut ouverte à la circulation. Faute d'emploi, la voie industrielle se vit désaffectée, au grand soulagement de la population ; Morges cessa d'être l'important nœud de transit que les Lausannois jalousaient... *sic transit gloria*[1]. Le port et son histoire en seraient restés là si, quelques années plus tard, une Cie de Navigation ne s'était avisée que ce beau bassin pouvait servir de chantier naval. L'hiver 1870-71, elle fit construire le *Winkelried*, deuxième du nom (le premier avait vu le jour en 1825, à Genève), dont la double cheminée et l'allure majestueuse frappaient l'imagination des riverains. L'essai réussit au delà de toute attente. Heureuses de l'aubaine, les autorités accordèrent à la Cie générale de Navigation, fondée en 1873, l'autorisation d'établir un chantier perma-

[1] Plusieurs de ces détails m'ont été fort aimablement donnés par M. P. Perrin, chef d'exploitation du Ier arrondissement des C.F.F., qui les a tirés des archives de la Cie Ouest-Suisse.

nent et le terrain nécessaire, à titre de prêt. Les années se suivent, entraînant la construction d'une série de vapeurs : la *Suisse,* le *Cygne,* la *Mouette,* le *Jura,* le *Simplon,* le *Dauphin,* toute une flottille aujourd'hui disparue.

Période active et féconde, dont on retrouve l'écho dans les délibérations du Conseil communal. Vers 1884, le bruit courut que la Compagnie songeait à déménager. L'un

Vue actuelle

des conseillers pria alors la Municipalité de faire son possible pour la retenir, car il craint « ...de voir s'éloigner une industrie dont Morges tire de grands avantages ». Le lancement d'un bateau à vapeur équivalait à une manifestation de grand style. Discours, salves d'artillerie, collation, rien n'y manquait. La foule accourait des environs ; la ville revêtait sa parure de fête, la jubilation était générale. En hiver, Morges devenait port d'attache de la flotte lémanique ; on comptait parfois une douzaine de

vapeurs au repos. Hélas ! peu après, ce n'était plus qu'un rêve. Pour diverses raisons, la Compagnie transféra le chantier à Ouchy (1889-90). L'abandonné, retombé à l'état de nature, subit une sorte de léthargie. De décade en décade, on constate cependant un renouveau, plus sportif que lucratif, il est vrai. De port marchand, il s'est métamorphosé en port de plaisance, très apprécié des amateurs locaux, groupés sous le nom de *Club nautique morgien*. Au temps des régates, il se couvre de charmants voiliers venus des localités riveraines, de Genève, en particulier. Malgré ses vingt-trois ans d'existence, le Club nautique morgien (C.N.M.) ne paraît guère atteint de sénilité. D'année en année il étend ses moyens d'action, pour la plus grande joie de la population, sportive ou non, et des navigateurs du dedans et du dehors, heureux de retrouver des collègues affables... ou des rivaux pleins d'une noble émulation. Lorsque les grands jours sont là, le vieux port, palpitant d'aise, ouvre la courbe élégante de ses môles à cette flottille impatiente de gagner le large, les « airs », l'espace azuré. Puis, quand les teintes du soir rosissent la turquoise du lac, on les voit revenir, l'aviron pendant, la voile ployée à regret, tandis qu'au sommet de la guérite s'allume la lueur verte du phare tutélaire.

J. BÉRANECK.