

Zeitschrift:	Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band:	4 (1866)
Heft:	53
Artikel:	L'ancien canal d'Entreroches et le chemin de fer de Morges-Lausanne-Yverdon
Autor:	Fraisse, W.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-178999

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: 09.02.2026

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

exactement comme le mouvement des montres et les cages des pendules et des horloges. Quant à la partie supérieure des maisons, il n'y a que les oiseaux et les ramoneurs qui puissent y plonger leurs regards et dire ce que les couvreurs font là-haut. On est donc forcé d'accepter en toute confiance la note des réparations que nous fournissent médecins, horlogers et couvreurs de toits.

C'est excellent, mais actuellement il ne s'agit pas de constater ces points de rapprochement ; nous avons à prouver notre assertion que les médecins forment la classe la plus nombreuse de la Suisse française, que dis-je ? de la Suisse entière, et même de toute la race humaine.

Nous avons l'intime conviction que les lecteurs du *Coniteur vaudois* partageront notre opinion quand ils auront lu l'anecdote que nous allons raconter.

« Nicolas III, marquis d'Este et de Ferrare, avait à sa cour un bouffon, nomma Gonella, qui se rendit célèbre par ces facéties. Ce maître bouffon savait toujours tirer un parti avantageux dans ses gageures. Un jour qu'il se trouvait au dîner du marquis, on vint à demander quelle était à Ferrare la profession la plus nombreuse. Le marquis ayant adressé la parole à Gonella pour lui demander son opinion.

» Monseigneur, lui répondit le bouffon, ne doutez point que ce ne soient les médecins qui forment dans cette ville le corps le plus nombreux. » — « Tu as bien peu de connaissance et de jugement, lui dit le marquis, de ce qui se passe dans la ville ; car à peine y a-t-il trois à quatre médecins. »

Gonella soutient son opinion : on parie. Que fait-il pour gagner la gageure ? Il va chez lui, s'enveloppe la tête d'un bonnet de laine et porte à sa bouche un mouchoir plié, comme un homme qui souffrait beaucoup des dents ; dans cet accoutrement il se place dans l'antichambre du prince. Tous ceux qui vont et viennent lui demandent en passant ce qu'il a, et lui enseignent un remède. Gonella a soin d'écrire les noms de tous ces prétendus médecins, et les différents remèdes qu'ils lui indiquent. Le marquis étant venu à passer, le plaint aussi sur son mal, et lui conseille de faire telle et telle chose. Gonella le remercie et dit qu'il va chez lui pour cela.

Le lendemain il vint, comme s'il avait été guéri, faire sa cour au marquis et lui dit qu'il croyait avoir gagné la gageure. En même temps, il lui présente une grande liste de tous ceux qui lui avaient donné des remèdes pour son mal de dents. Le marquis prenant cette liste, et se voyant à la tête, ne put s'empêcher de rire et d'avouer que c'étaient les médecins qui étaient en plus grand nombre à Ferrare, et peut-être partout ailleurs. Il fit en conséquence donner à son bouffon le prix de la gageure. »

Nous ne savons pas si la législation de Ferrare punissait déjà à cette époque l'exercice illégal de la médecine ; mais ce que nous savons de sûr et de certain, c'est que toute la population masculine et féminine de Lausanne serait passible de l'amende si l'autorité faisait pour suivre toutes les personnes qui se rendent coupables sous ce rapport.

F. N.

Lou Polhin⁴.

Prî dé Velarimboud onn'égua dé polhin
Herbâvé son petit in on tzamp dé sainfin.
A sa fam tits lés dzors noutron santion medzivé,
Et quand l'iré bin chou, à l'ombrou sé cutzivé ;
Et pus decé delé on lou vèiai trotta,
Troblha l'idiè dau ru, chu l'herba sé vuta.
Quò l'arai cru portant qu'in menant dinche dzoùiou,
L'arai dans son esprit léssi veni l'innouïou,
Et qu'on l'arai oiu, dans lou bin à plhin mor,
Souspira lou matin aprî la fin dau dzor ?
Vouaitze qu'onna vépra ie prand son grand coradzou :
« Mâré, nos fô déman tzandzi dé patouradzou :
Le chantou que por mé ci sainfin l'é mô-san,
Et que dé noutron ru l'idiè ne mé vò ran.
Chovant quand i'é medzi mé vint à but dé randré :
La golaire mé prand, et la mort mé va prandré. »
La mâré lai répond : « Déman nos partetrins :
Fô bin chôva la via au plhe bî dais polhins. »
L'òba lou landéman à pinna blhantzaïivé,
Que por vitou parti lou polhin dzemelhivé.
Enfin au grand galop lou vauque frou dau prâ.
La mâré derrai li tzertz' à l'amodourâ.
Montont sin s'arrêtâ per dais poutés tzerrairés,
Chu dais crets tot plhoumas, couvès dé budzounairés
Ne trauvont à medzi quié dais mègrous felâs ;
Et dau pourro polhin la sam ne passé pas.
Tot parai, bin lassâ aprî tant dés trottaiés.
Ie fâ tota la né dais puchantés ronhillâis.
Mâ onna droblha fam lou tint lou dzor d'apri.
Benirau dé trova dais folhés dé mauri,
Lai simblé que son tzamp n'iré p'oneor tant croûiou.
Adiu lés djuds dé fou, adiu lés chôts dé dzoùiou :
Ie tint l'orolhe bass' et ie trinné lou pî.
Adonedé son valet la mâré l'a pedî ;
Per lés sandais dais bous tot bounamant lou trinné,
Et pus pendant la né au sainfin lou raminné.
D'abord que lou polhin lai a beta lou nai,
« Ah ! ah ! vouaitze, so dit, on vretablhou gournai !
Vouaitze on bon païs, onna prali superba !
Et pus dé la boun' idie ! et pus dé la boun' herba !
On ne pau trova mî ; ne fô p'alla plhe lhin :
Ah ! que nos ins bin fé dé quitta lou sainfin. »
Mâ lou sélau révint.... vauque lou tzamp !.... l'Erbogne !
Et lou polhin l'é prai d'onna grôcha vergogne.

« Tira trù bin, mon fe, et t'a volhu tzandzî !
L'é la vatze inradja que t'aret corrodzi. »

J.-L. MORATEL.

L'ancien canal d'Entreroches et le chemin de fer de Morges-Lausanne-Yverdon.

Il y a environ deux siècles qu'un canal navigable fut établi dans la grande plaine marécageuse qui s'étend d'Yverdon jusqu'à Entreroches, dans le but de joindre le lac Léman à ce-

⁴ Pour pouvoir lire ce conte, il faut savoir que *lh* représente *elle mouillée* ; ainsi le verbe *mouiller*, nous l'écririons en patois *molhi*. — Dans quelques localités de la plaine, *lh* se remplace par un *i*. — Dans les Alpes *lh* se prononce *d ou* comme le *th* des Anglais.

ui de Neuchâtel. — Ce canal, qui s'alimentait des eaux de la Venoge, fut utilisé jusque dans les premières années du xixe siècle. Plusieurs de nos compatriotes se souviennent d'avoir vu les bateaux chargés des riches produits du vignoble de la Côte, se rendant au port d'Yverdon. Le canal fut même creusé jusque sous Cossigny, et les barques pouvaient venir recevoir leur chargement au Bouquet, sous Daillens. Il y avait là une habitation pour un commis dont on ne voit plus de traces. Diverses circonstances firent abandonner cette entreprise ; les gens de La Sarraz, entr'autres, qui prétendaient que leur territoire serait inondé, firent une violente opposition.

Plusieurs personnes pensaient que cette communication méritait d'être rétablie et qu'il conviendrait de la prolonger jusqu'au lac Léman. Sans doute la possibilité et les avantages de cette entreprise étaient l'objet de bien des opinions diverses. On savait cependant qu'à diverses époques cette contrée avait attiré l'attention des ingénieurs français, comme la plus favorable à la jonction des eaux du Rhône à celles du Rhin. L'on savait encore que les plus grandes difficultés se trouvaient dans le cours du Rhône entre Genève et Lyon, et que si l'obstacle de la perte du Rhône venait à être surmonté, l'on pourrait ensuite facilement prolonger la navigation jusqu'à Yverdon, d'où les barques pourraient atteindre l'Aar et le Rhin.

Enfin, un grand fait vint donner une nouvelle impulsion aux esprits : les chemins de fer créés en Belgique, en Angleterre, aux Etats-Unis faisaient pressentir une révolution complète dans les habitudes et les relations futures des nations européennes. Quoique peu avancée dans la voie des applications réelles, la France paraissait au moment de se livrer à de grandes entreprises de ce genre. Les journaux, les écrivains, les orateurs, rivalisaient d'efforts pour pousser la population dans cette branche d'industrie, provoquer les compagnies industrielles, solliciter les gouvernements. L'Allemagne, l'Autriche et la Russie faisaient déjà quelques premiers essais de chemin de fer. L'Europe entière paraissait disposée à se couvrir de rails.

Ces circonstances appellèrent de nouveau, dans notre canton, l'attention sur la communication à établir entre nos deux lacs, sur l'utilité d'un canal, sur la facilité de son exécution. — On trouvera à ce sujet d'intéressants détails donnés par M. l'ingénieur Fraisse, dans la lettre ci-après, adressée à M. Gaulier, qui la reproduisit dans une notice historique placée en tête d'un *Guide sur le chemin de l'Ouest*, publié à Genève en 1855. C'est à ce travail que nous devons aussi les détails qu'on vient de lire sur l'ancien canal d'Entreroches.

A Monsieur E.-H. Gaulier, professeur à l'Académie de Genève.

Lausanne, 24 août 1854.

Monsieur,

Selon votre désir, je viens vous donner les quelques notes qui sont en mon pouvoir sur l'organisation de notre chemin de fer. Mais d'abord, tout en vous faisant mes excuses de venir vous parler de moi, c'est pourtant par là que je dois commencer.

L'ancien canal d'Entreroches avait été vendu et n'existe plus qu'en trace marécageuse, vestige inutile ; et cependant quelques esprits revenaient sur cet objet. En 1857 je résolus de le visiter ; je parcourus toute la vallée à pied, et je revins convaincu de la possibilité matérielle de le rétablir, mais surtout frappé de l'idée qu'un chemin de fer serait plus logique, sous tous les rapports.

On se moqua de moi. « Les chemins de fer en Suisse ?... Allons donc ! vous voulez rire ! » C'est ainsi que je passai de juin à décembre 1857. Cependant M. Perdonnet père, riche capitaliste de Vevey, domicilié à Lausanne, voyant que j'insistais sur mon idée, me demanda de la lui bien expliquer. C'est ce que je fis par écrit ; et, après quelques jours, il me dit qu'il croyait la chose en effet possible, et il se chargea de rédiger les premiers statuts d'une Société d'études.

Le 18 février 1858, j'eus le plaisir de réunir chez moi un premier comité, qui consentit à signer ces statuts provisoires, et les noms qui s'y trouvent témoignent que j'avais obtenu ainsi l'appui moral d'hommes tous haut placés dans l'estime publique. J'avais préparé une petite carte ébauchée ; les statuts étaient prêts, et après leur lecture et quelques discussions, les bases furent arrêtées. Dès lors, satisfait de ce côté, je me mis à faire

des études, dont les déboursés furent couverts par la Société constituée.

Cette première souscription fut faite en trois jours, preuve de la sympathie que cette pensée rencontrait dans le pays. Plusieurs songeaient surtout au canal navigable. On insista pour faire une double étude, afin de bien comparer les deux moyens. M. Perdonnet lui-même eut assez de peine à abandonner l'idée du canal pour adopter celle du chemin de fer. Quoi qu'il en soit, les études furent achevées ; et, vu l'inopportunité du moment, on ajourna toute pensée d'association, et je fus chargé de publier un extrait de mon travail ; c'est ce qui a donné naissance au rapport imprimé en 1844, dont les premières pages retracent cet historique.

Ces plans, ces études, renfermés dans une caisse, furent déposés au bureau des travaux publics, et tout cela resta tranquille jusqu'en 1852.

Sans doute, dans l'intervalle, quelques articles de journaux, quelques brochures, vinrent de temps à autre réveiller ces idées de chemin de fer. Diverses idées furent émises plutôt que discutées ; le public parut très-indifférent.

Mais, en 1850, la Confédération s'occupa de la question d'une manière générale. Il s'agissait d'établir un réseau en Suisse, conçu au point de vue de l'ensemble des cantons et au-dessus des rivalités de clocher.

MM. Stephenson et Swinburne furent appelés à donner leur avis, et leur excellent travail, publié en 1850, a singulièrement contribué à éclairer la question. Leur haute expérience, leur jugement droit et sain, ont fixé les idées et posé les bases d'un ensemble de lignes possibles, sinon toutes utiles pour la Suisse.

Un rapport financier fut publié à Berne, en 1850, par M. Geigy et par M. Ziegler, ingénieur.

Un mémoire fut demandé à M. John Coindet, sous le rapport des intérêts nationaux. (Publié à Genève en 1851.)

Dès ce moment, l'idée fut acquise, et l'étude de la ligne Morges-Yverdon étant toute faite, cette étude ayant reçu l'approbation d'hommes compétents, et entre autres des illustres ingénieurs anglais, Robert Stephenson et Swinburne, il n'y avait plus qu'à réunir les moyens d'exécution. M. Sulzberger, ingénieur de Thurgovie, eut l'idée de faire cette affaire, et offrit au gouvernement vaudois de se charger de l'exécution complète, moyennant une concession dont il proposa les termes. Il demanda trois mois pour trouver des capitalistes.

La concession fut régulièrement donnée à M. Sulzberger, par décret du grand conseil du 8 juin 1852, ratifiée le 17 août suivant par la Confédération (Assemblée fédérale). M. Sulzberger vendit sa concession à M. Thomas, à Londres ; celui-ci la vendit à M. William Thorn, de Londres, lequel l'a cédée à une compagnie, se réservant d'être l'entrepreneur à forfait de l'exécution du chemin, moyennant un prix accepté de part et d'autre.

C'est ainsi que l'affaire est arrivée au point où elle est aujourd'hui. Le gouvernement a exigé que la ligne aboutissant à Morges fut reliée avec Lausanne par un embranchement qui aboutira à la Razude, sous la ville, près la route d'Ouchy.

Aujourd'hui on conçoit que la ligne de Morges à Yverdon n'est qu'un premier tronçon d'une ligne de Genève à Berne, qui se fera tôt ou tard, de Genève à Bâle, à Zurich et au lac de Constance ; cela est dans la nécessité des choses. Soit que les compagnies actuelles achèvent leurs entreprises, soit que d'autres les rachètent, on peut s'attendre à l'achèvement de cette grande artère suisse

W. FRAISSE.

C'était là mi-été à Taveyannaz.

Deux violons s'évertuaient à faire valser la nombreuse jeunesse qui était venue de la plaine. Le second violon ne parvenait pas à s'accorder.

— Mâ ! fâ don lo second, François ; fâ lo second, que desai Pierre.

— Ne lo sé pas lo second, que répondâi François.

— Baugro dè fou, djuë on pou per tot.

L. MONNET. — S. CUÉNOUD.

LAUSANNE. — IMPRIMERIE LARPIN, PLACE DE LA PALUD, 24.