

<b>Zeitschrift:</b>	Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
<b>Band:</b>	26 (1888)
<b>Heft:</b>	12
<b>Artikel:</b>	Vieilles choses : navigation intérieure. - Le canal d'Entreroches
<b>Autor:</b>	L.M.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-190325">https://doi.org/10.5169/seals-190325</a>

### **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:** 10.02.2026

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

# CONTEUR VAUDOIS

## JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les samedis.

PRIX DE L'ABONNEMENT :	
SUISSE : un an . . .	4 fr. 50
six mois . . .	2 fr. 50
ETRANGER : un an . . .	7 fr. 20

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin MONNET, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteure vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

### CAUSERIES DU CONTEUR

2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> séries.

Prix 2 fr. la série ; 3 fr. les deux.

#### Vieilles choses.

*Naviagation intérieure. — Le canal d'Entreroches.*

L'idée de joindre les eaux du lac Léman à celles du lac d'Yverdon, dont on s'occupa beaucoup au commencement du siècle, n'était pas nouvelle ; car, déjà en 1637, la famille Duplessis conçut l'idée d'opérer cette jonction par un canal. La même année, le gouvernement bernois accorda la concession ; une Société se constitua, et le canal d'Entreroches fut commencé en 1640. Il utilisait, au-dessous d'Yverdon, le lit de l'Orbe, qu'il quittait près de l'embouchure du Talent, contournait le Mauremont à l'est, et passait non loin de la station d'Eclépens. Il fut creusé primitivement jusque sous Cossonay, et s'alimentait des eaux de la Venoge. C'est par cette voie d'eau que les bateaux chargés des produits du vignoble de la Côte se rendaient au port d'Yverdon.

Après un siècle de navigation, la partie entre Cossonay et le *Bouquet*, sous Daillens, fut abandonnée. On voyait encore, il y a peu d'années, au Bouquet, les restes des dispositions faites pour faciliter le chargement des barques. Plus tard, on abandonna aussi la partie du canal comprise entre le Bouquet et Entreroches. Mais la partie, dès Entreroches au lac d'Yverdon, fut utilisée jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle. En 1825, des bateaux, chargés à Entreroches, partaient quelquefois pour le nord de la Suisse, traversant les lacs d'Yverdon et de Bienne, et descendant la Thièle et l'Aar, jusqu'à Arbourg, Brugg et même jusqu'à Zurzach. Les marchandises venant d'Allemagne, et faisant la route inverse, remontaient aussi ces rivières.

Si le projet du rétablissement et de l'achèvement du canal fut repris plus tard (1837), c'est que sa réalisation se liait à un ensemble de circonstances importantes. C'était, en effet, la jonction naturelle du Rhône au Rhin ; et il était facile de comprendre l'importance commerciale que pouvait avoir la ligne de communication qui, de Marseille remonte le Rhône jusqu'à Lyon, passe à Genève, puis le long du Jura, par les eaux du lac Léman, des lacs de Neuchâtel et de Bienne, par la Thièle et l'Aar, jusqu'au Rhin. Elle reliait ainsi le midi de la France, riche par son sol et son commerce, avec le centre de la Suisse manufacturière, la Souabe et tout le sud de l'Allemagne.

« Que serait-ce donc, disait-on alors, si, de notre Léman, un canal portait les marchandises sur les

eaux du lac d'Yverdon et de Bienne, et de là, suivant les cours rectifiés des rivières, procurait une communication facile avec Bâle, par le Rhin ; avec Zurich et Wallenstadt, par la Limmat ; avec Berne, par l'Aar, peut-être avec Lucerne, par la Reuss !... Nous avons 20,000 chars de vin qui pourraient s'écouler, tandis qu'ils restent souvent en grande partie dans nos caves, vu le renchérissement occasionné par le prix des voitures. Nos carrières de grès pourraient être exploitées, nos chaux, nos plâtres acquerraient un plus grand prix ; les fers de Berne participeraient à ces avantages. »

Le projet comportant la correction de l'Aar et de la Thièle, et ayant pour conséquence d'abaisser le niveau des lacs, ainsi que celui du canal d'Entreroches, assurait en conséquence le dessèchement des marais sur une grande étendue, estimée à cent mille poses de terrain rendues à la culture.

On faisait remarquer, en outre, une diminution considérable dans le transit pour ce qui concernait notre canton. On rappelait que, de 1780 à 1790, 30 à 34 chars de marchandises arrivaient chaque semaine de la Suisse pour Ouchy, Morges et Nyon, et repartaient chargés. Il existait alors un entrepôt de cafés, sucre, savons, coton, bois de teinture, etc., dans presque tous nos ports. Ces entrepôts, qui se vident et se remplissaient incessamment, avaient nécessité l'agrandissement de la douane d'Ouchy.

Mais ce mouvement avait beaucoup diminué au commencement du 19<sup>e</sup> siècle, par suite des voies de communication établies dans les pays voisins. Ainsi, en 1825, le transit par Bâle était abandonné, attendu qu'il ne coûtait pas plus pour transporter un quintal de marchandises de Lyon à Bâle, que de Lyon ici. Le *canal Monsieur*, qui devait joindre le Rhône au Rhin, et qui allait déjà jusqu'à Besançon, aurait bientôt un embranchement arrivant à Huningue, en longeant le Jura parallèlement à la frontière suisse, et amenant à portée de tous les chemins de fer qui entraient de France en Suisse, et tout près de Bâle, les vins et les eaux-de-vie du Midi, faisant ainsi une concurrence énorme à nos produits.

Il fallait donc ouvrir une navigation intérieure pour lutter avec la navigation extérieure. L'Aar et le Rhin devenus navigables, une grande partie des marchandises d'Italie profiteraient du canal. Cette navigation se lierait enfin à la route qui, un jour ou l'autre, s'ouvrirait par le St-Bernard, et aux

travaux qui pourraient être entrepris pour remonter le Rhône jusqu'à St-Maurice ou Martigny, assurant ainsi une bonne part des importations du Piémont et du transit de Gênes.

Tels étaient, en général, les avantages que l'avenir laissait alors entrevoir. Donc la première chose à faire, était le prolongement du canal d'Entreroches jusqu'au Léman. Mais ce projet ne laissa pas de soulever maintes récriminations. On prétendait que cette grande route d'eau nuirait à la circulation intérieure, et qu'elle ferait tomber le charroi existant pour les transports entre le lac Léman et celui d'Yverdon. Et cependant la chose n'était pas tant à regretter, car dans chaque village, chacun se faisant voiturier, on ne voyait partout que de chétifs attelages ; et dans toutes les localités qui se livraient à cette industrie, on négligeait les travaux champêtres, les soins de la famille, ou des métiers plus lucratifs.

Le transport des vins de la Côte, de Morges à Entreroches, par exemple, se faisait par convois de 53 chars, d'une fuste chacun, équivalant au chargement d'une barque du lac de Neuchâtel, ce qui revenait fort cher, en raison des prix élevés de voiture et du vin qui était accordé aux charretiers par d'anciens usages ou règlements. Il fallait donc réunir les chars de plusieurs villages ; et lorsqu'une batelée destinée à être embarquée à Entreroches était arrivée à Morges, on le faisait savoir aux charretiers, arrêtés à l'avance pour la conduire. Ceux-ci partaient de chez eux dans la nuit, se rendaient à Morges à la pointe du jour, chargeaient chacun une fuste avec laquelle ils arrivaient à Entreroches dans l'après-midi. Après l'avoir déchargée, et pendant que leurs chevaux mangeaient, ils se mettaient à boire ce qui leur restait des 4 pots de vin qui leur étaient accordés. Bien souvent ces 4 pots ne suffisaient pas, ensorte qu'ils allaient encore boire chez le commis du canal, tenant un débit de vin. Ces charretiers ne repartaient ainsi que fort tard et ne rentraient chez eux qu'au milieu de la nuit. Il est facile de comprendre que le lendemain, fatigués ainsi que leurs bêtes, ils étaient peu propres au travail.

C'était donc deux journées entières d'un conducteur et de trois ou quatre chevaux employées pour un transport qui se payait de 7 à 8 francs. Il y avait évidemment tout avantage pour nos populations à voir disparaître une pareille industrie.

En 1837, la question du canal, qui avait été vendu et n'existaient plus qu'en trace marécageuse, fut donc remise sur le tapis. M. Fraisse, ingénieur, le visita dans tout son parcours et revint convaincu de la possibilité matérielle de le rétablir et de le prolonger jusqu'au Léman ; mais il fut en même temps frappé de l'idée qu'un chemin de fer serait plus logique sous tous les rapports. On se moqua de lui : « Les chemins de fer en Suisse ?.. Allons donc ! vous voulez rire ! » lui disait-on. »

Cependant, insistant sur son idée, M. Fraisse la soumit à M. Perdonnet père, dont il ne tarda pas à obtenir l'appui. En 1838, un Comité se forma et émit une souscription au moyen de laquelle on put réunir la somme nécessaire aux études dont M.

Fraisse fut chargé. Ces études et les plans, renfermés dans une caisse du bureau des Travaux publics, y dormirent de longues années.

En 1850, la Confédération s'occupa de la question d'une manière générale, et en vue de l'établissement d'un réseau en Suisse, conçu au point de vue de l'ensemble des cantons. Des hommes compétents, appelés à donner leur avis, publièrent leurs rapports, et dès lors l'idée fut acquise. L'étude de la ligne de Morges-Yverdon étant déjà faite, M. Sulzberg, ingénieur de Thurgovie, offrit au gouvernement vaudois de se charger de l'exécution, en demandant trois mois pour trouver des capitalistes. La concession lui fut accordée par décret du Grand Conseil du 8 juin 1852, sur les bases des études de M. Fraisse, avec un embranchement sur Lausanne.

Cette concession passa en diverses mains et fut acquise, en définitive, par une Société anonyme constituée sous le nom de *Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses*, et le 7 mai 1855, la section Yverdon-Bussigny était livrée à la circulation.

L. M.

#### La cuisine.

M. Francisque Sarcey a publié dernièrement divers articles sur une Exposition culinaire, auxquels nous empruntons ces quelques réflexions :

... Que voulez-vous ? je suis de la vieille école en cuisine. La meilleure cuisine n'est pas précisément faite par des cuisiniers émérites, qui sont bacheliers ou docteurs ès fourneaux, qui inventent des plats extraordinaires, où entrent une foule d'ingrédients, étonnés de se mêler. C'est celle que nos chères mères confectionnaient de leur propre main ou surveillaient de leur yeux ; celle qu'elles avaient apprise de leurs grand-mères, et qui ne demande, pour être parfaite, que des denrées saines et beaucoup de soin pour les accommoder.

J'ai vingt fois entendu dire à ma pauvre mère, qui au temps de ma jeunesse nous faisait des plats à se lécher les doigts jusqu'au coude : « Il n'y a pas besoin d'avoir appris pour savoir la cuisine ; il ne faut que de l'attention et du goût. »

Quoi de plus délicieux, par exemple, que le mets si simple qu'on appelait jadis un haricot de mouton et qui se nomme aujourd'hui un navarin ? Ça ne fait pas grande figure, mais c'est supérieur à toutes les pièces montées du monde et, pour faire ce ragoût, il n'y a besoin que de surveillance. Il faut, comme disaient les cuisinières du temps passé, que ça mijote.

Et la potée ?... Tout simplement des choux, cuits dans du bouillon, avec toutes sortes de charcuteries et de légumes. Ça ne coûte pas cher, ça ne brillera pas sur des tables de millionnaires, mais on s'en crèverait. Et pour cela il suffit que la cuisinière ait l'œil sur ses fourneaux, qu'elle ne se presse point, quelle soit attentive, patiente et minutieuse.

Et de tout, c'est la même chose. Il n'y a pas besoin d'avoir suivi ses études de cuisine jusqu'en philosophie pour faire un bon civet : il ne faut qu'un lièvre à point et une cuisinière qui ne lâche point la queue de sa casserole.

Et les purées de pommes de terre au jus ? et les