

# Il y a trois cents ans, un grand dessein : le Canal d'Entreroches

Autor(en): **Pelet, Paul-Louis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **42 (1962)**

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887550>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

IL Y A TROIS CENTS ANS,

UN GRAND

DESSEIN :

## LE CANAL D'ENTREROCHE

par Paul-Louis PELET

Professeur à l'Université de Lausanne



Elie Gourret, seigneur de La Primaye,  
créateur du canal d'Entreroches.

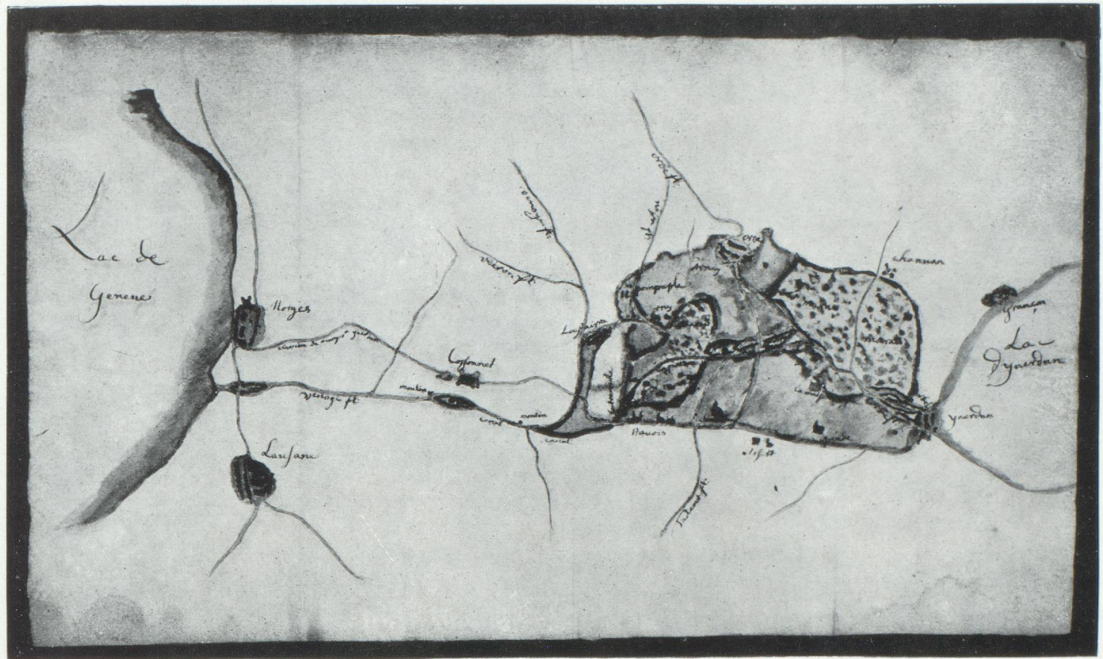
Il y a près de trois-cent-trente ans, l'idée d'une voie navigable à travers le Plateau suisse germe dans l'esprit d'un huguenot français, général-quartier-maître au service des Provinces-Unies et « Maître d'Hôtel » de la princesse Émilie de Nassau. Seigneur de La Primaye en Bretagne et baron de Loodijck dans les Pays-Bas, Élie Gourret (1586-1656) se rend à Genève et à Berne pour les affaires de sa maîtresse. La plaine marécageuse de l'Orbe (bassin du Rhin), la vallée de la Venoge (bassin du Léman), la faille qui les relie au travers de la colline du Mormont, tout semble permettre l'établissement d'un canal à bief de partage entre le lac de Neuchâtel et le Léman. Les bateaux descendent déjà du lac de Neuchâtel jusqu'à la mer du Nord, de Seyssel à la Méditerranée. Il suffit de rendre en plus navigable le cours du Rhône entre Genève et Seyssel pour relier les deux mers.

Le seigneur de La Primaye s'abouche dès 1635 avec les membres du gouvernement bernois. Les avoyers et le conseil des Deux-Cents se laissent persuader d'autant plus facilement qu'il n'en coûtera aucune dépense pour l'État. Une société par action, au capital de trois cent mille gulden, en entreprendra les travaux, contre une concession d'exploitation à perpétuité. Les discussions sont rondement menées et la concession octroyée le 10 février 1637. Élie Gourret cherche à placer les

cent actions prévues. En Hollande, il en fait souscrire une quinzaine à des conseillers du statboudier Frédéric-Henri qui reconnaissent l'intérêt d'une telle entreprise pour le commerce avec les pays méditerranéens. Les marchandises hollandaises échapperont aux actes d'hostilité ou de piraterie des marins anglais dans la Manche, espagnols le long des côtes belges et ibériques, et des pirates barbaresques en Méditerranée occidentale. Cependant le seigneur de La Primaye n'obtient l'appui de ces grands personnages, qui consentent à patronner son entreprise, qu'en leur remettant un certain nombre d'actions à titre gracieux. Les parents, les amis du promoteur souscrivent aussi quelques parts. A Genève, Jean Turettini en achète quinze. A Berne, les deux premiers magistrats de l'État, les avoyers en charge François-Louis d'Erlach et Nicolas Daxelbofer, et le bailli de Romainmôtier, Daniel Morlot, s'intéressent ensemble au tiers des actions. Pour s'assurer un appui aussi précieux, Élie Gourret consent à un rabais. Pour finir, il ne peut compter que sur 218 000 livres, qui ne couvrent que les deux tiers des frais prévus...

Les travaux commencent dès le printemps 1638. A partir d'Yverdon, à l'extrémité méridionale du lac de Neuchâtel, les ingénieurs se contentent du lit de la Thièle sur près de sept kilomètres.

Il suffit de le débarrasser des pierres ou des branches qui l'obstruent par places, de consolider ses berges avec des fascines et de tracer un bon chemin de halage. Puis ils creusent le canal à travers les marais jusqu'à l'entrée de la faille d'Entreroches, qui leur permettra de rejoindre le bassin de la Venoge. Les dimensions de l'ouvrage sont modestes : dix-huit pieds (5,28 m) de largeur en surface, dix pieds (2,93 m) au fond. Sept biefs coupent les neuf kilomètres creusés. Les écluses, le plus souvent de simples portereaux (demi-écluse), sont entièrement construites en bois. Malgré un nivellement très approximatif (erreur de 6 mètres dans l'évaluation de la pente entre Entreroches et Yverdon), le canal atteint Entreroches dès 1640. La traversée de la colline et les terrassements qu'elle exige durent plus qu'on ne l'avait escompté. Il faut cinq ans pour aménager les huit kilomètres suivants. En 1645, le canal approche de Cossonay, il n'est plus éloigné que de 13 kilomètres du Léman. Un éboulement dans la gorge d'Entreroches ruine la société, dont les capitaux sont insuffisants. Elle emprunte de fortes sommes pour rétablir la navigation jusqu'à Cossonay. En 1648, ce but est atteint. Pendant les dix années de construction, les bénéfices d'exploitation ont passé à la continuation du canal. Les actionnaires n'ont touché aucun dividende. Élie Gourret et Daniel Morlot, pour



Carte du XVII<sup>e</sup> siècle provenant des Archives communales de La Haye. Les zones mouchetées indiquent les marais que les entrepreneurs se proposaient d'assainir.

*sauver l'entreprise, ont engagé toute leur fortune. Ni les uns ni les autres ne peuvent ou ne veulent investir de nouveaux capitaux pour achever la jonction avec le Léman, qui nécessiterait au moins quarante écluses. Le canal du Rhône au Rhin reste inachevé. Aucun bateau hollandais ne passera jamais du Pays de Vaud en Méditerranée.*

*Cependant la construction d'un canal de 25 kilomètres est en soi une réussite. Pendant cent quatre-vingt ans, cette voie navigable rend de grands services à l'économie suisse.*

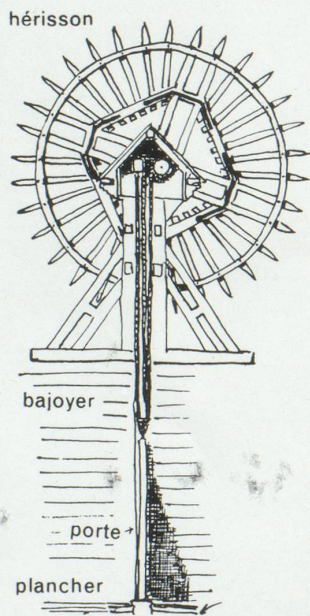
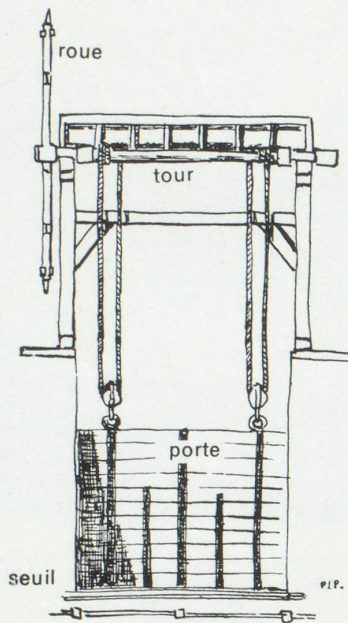
#### L'exploitation du canal

*Quatre commis ou régisseurs, maîtres charpentiers ou notaires, surveillent chacun des ports du canal, et s'assurent du bon fonctionnement des écluses. Quelques ouvriers, embauchés à la journée, aident à l'entretien des charpentes. Au début, les « seigneurs canalistes » font venir de Hollande des constructeurs d'écluses et de chalands. Ils sont peu à peu remplacés par des artisans du pays, formés à leur école.*

*Sur l'étroit canal circulent des barques de type hollandais, à poupe carrée, mais à proue effilée, longues de quelque 19 mètres, larges de 3,50 m. Leur tirant d'eau ne dépasse pas 75 centimètres. Elles emportent une vingtaine de tonnes de marchandises au maximum. Mais sur les mauvaises routes de l'époque, un char attelé de six chevaux tire à grand peine une seule tonne.*

Ci-dessous : Daniel Morlot, qui, par son énergie, sauva le canal.





Ecluse à roue  
de face  
et de profil

Lorsqu'aucun transport n'est prévu, les biefs restent à sec. C'est seulement le soir avant une expédition que les commis ouvrent les prises d'eau pour le remplissage et convoquent les équipes de bateliers assermentés, recrutées parmi les paysans des environs. Chaque équipage se compose d'un maître et de deux compagnons bateliers. Une fois la barque chargée, les compagnons courent jusqu'à l'écluse et l'ouvrent. Le courant, en s'établissant, entraîne le chaland. A la remontée, ils balent eux-mêmes la barque. En général, on organise des convois de quatre ou cinq bateaux. Les bateliers reçoivent un salaire de 8 batz par jour, soit l'équivalent de 1,12 franc or. L'été représente une mort-saison, pendant laquelle on profite des basses eaux pour effectuer les travaux d'entretien les plus importants. Les expéditions les plus abondantes ont lieu en automne (après la vendange) et au printemps.

Les marchandises transportées n'ont que peu de rapport avec celles que l'on charge de nos jours sur des chalands. Nous voyons passer des toiles de Saint-Gall, de la poterie, des drogues, de la paille, des tonneaux de pois blancs, des barils de fromage ou de choucroute, des caisses de châtaignes, et, à trois reprises, des oranges (1671, 1729, 1730). Pour les villages des environs, les barques transportent des meules de moulin ou des cloches. Les pasteurs les utilisent parfois comme déménageuses lorsqu'ils changent de paroisse. Dans les années de disette, le gouvernement expédie des céréales. En 1709, les marchandises représentent 47 % du trafic. Dans les bonnes années, leur transport est insignifiant. En moyenne 2,4 % du transit total.

Les expéditions de sel, de Savoie, de Bex (Pays de Vaud), parfois de sel marin, comptent davantage. Après 1750, elles représentent 11 % du tonnage. Les vins de Savoie, de Lavaux, mais surtout de La Côte, assurent 85 % du fret. Les charrois en sont cependant fort irréguliers. Dans les années de forte vendange, ils se suivent sans interruption; dans les années de faibles récoltes, le canal chôme des semaines durant. La bonne marche de l'entreprise dépend donc avant tout de la prospérité du vignoble! Inachevé, le canal n'attire guère les produits lointains. Les clients les plus éloignés que nous ayons pu repérer résident à Bâle, à Saint-Gall ou à Lyon. Mais ils sont rares. Les usagers les plus nombreux, les plus fidèles, habitent à proximité.

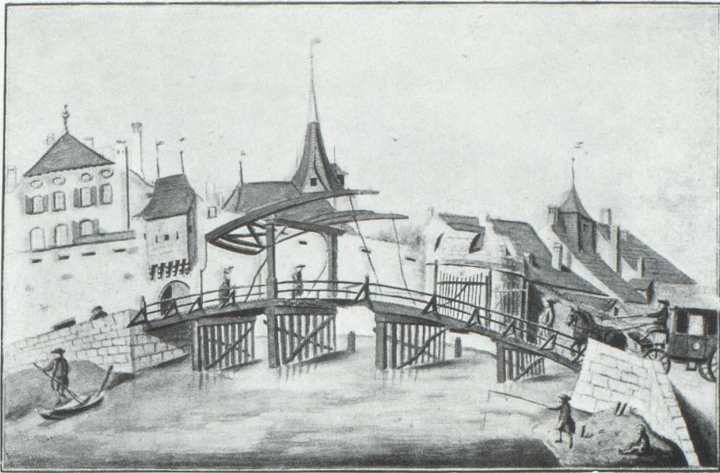
A notre connaissance, le tonnage global transporté en une année n'a jamais dépassé 7 000 tonnes. En moyenne, il n'atteint pas 3 000 tonnes par an. Le chiffre d'affaires reste évidemment tout aussi modeste. Les emprunts faits en 1645 pour empêcher la faillite, constitués en un capital obligatoire à 7 %, absorbent tous les bénéfices.



La faille d'Entreroches.

Vestige du canal dans la plaine de l'Orbe.

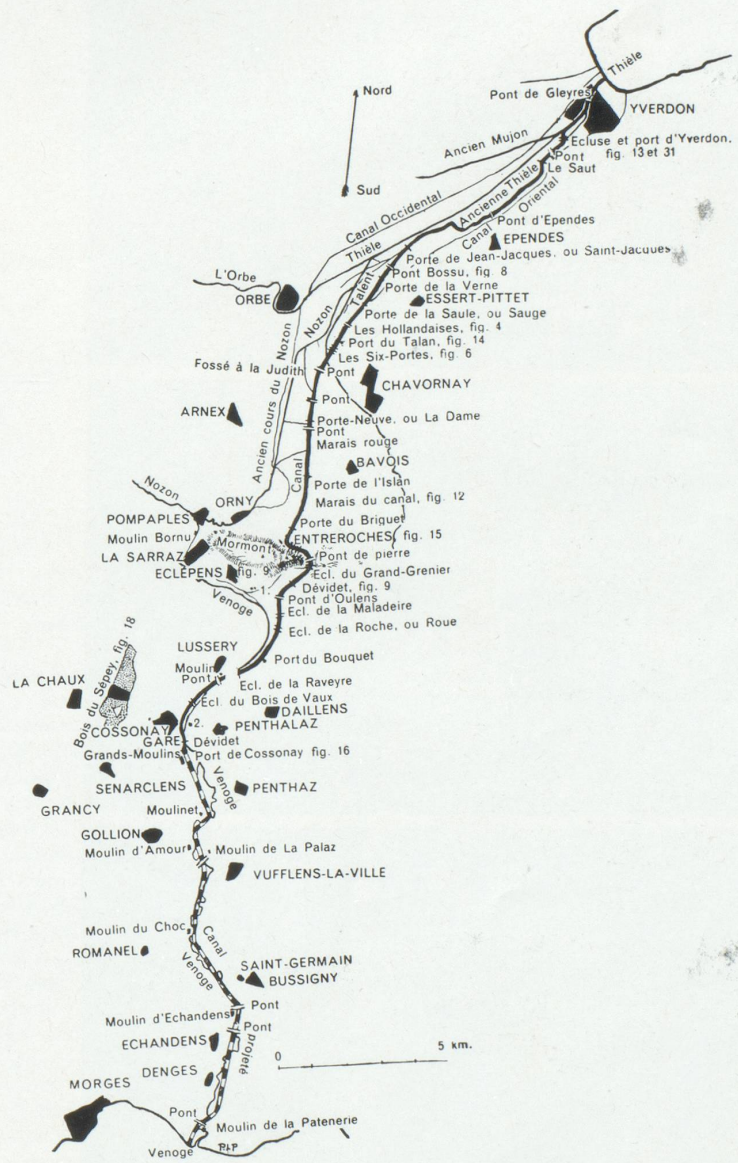




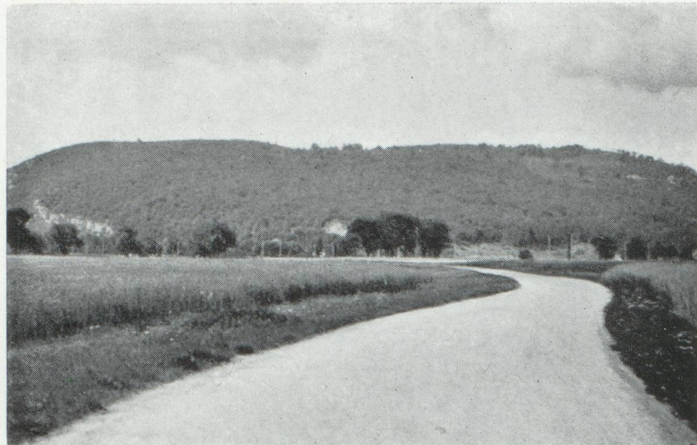
Vue du pont de Gleyres  
et de l'entrée d'Yverdon.  
(Aquarelle du Musée d'Yverdon.)

Les actionnaires ne tirent aucun revenu. Ils participent uniquement aux avantages indirects de l'entreprise, qui aux termes de sa concession, assèche de vastes étendues de marais dans la haute plaine de l'Orbe et reçoit en paiement la moitié des terres assainies. Maigre consolation pour les seigneurs hollandais, que d'élever quelques vaches en Suisse...

Cependant l'importance économique du canal est plus grande qu'il ne le semble au premier abord. Il fait baisser les prix des transports, même terrestres. Si les charretiers gardent l'avantage de la rapidité, le canal est plus sûr. Ses barques circulent à l'abri des brigands qui sévissent encore au XVIII<sup>e</sup> siècle dans le bailliage de Morges et dont on parle avec inquiétude jusqu'à Nuremberg ! La route de Suisse, que les marchands étrangers suivent de Zurich ou de Schaffhouse à Genève, devenue moins onéreuse, et moins dangereuse, est fréquentée plus régulièrement que par le passé. Sur les lacs du Jura, la navigation, malgré la jalousie dévorante des bateliers à l'égard des « seigneurs du canal », profite de cet essor. Le port d'Yverdon abrite sept bateaux en 1635, vingt-sept en 1675. Cependant, à partir de 1750, le canal décline. L'accroissement du transit, qui est son œuvre, le conduit à sa perte. En effet, le gouvernement bernois est amené à améliorer méthodiquement les chemins.



Carte générale du canal d'Entreroches.



De haut en bas :

à Enteroches :

la maison du commis,  
dans la faille,  
ruines du four,  
vestiges du Canal près du Bouquet.

Ci-dessus :

la colline du Mormont, vue de Daillens.



*Il favorise ainsi ses rivaux. D'autre part, dans la Franche-Comté devenue française, des routes de première classe détournent une grande partie du trafic en direction de Lyon. Ni les tentatives du règne de Louis XV de rendre le Rhône navigable jusqu'à Genève, ni les projets de la Révolution et de l'Empire ne parviennent à ranimer l'entreprise. Elle agonise jusqu'en 1829, où un accident technique interrompt la navigation, qui depuis 1760 déjà ne se pratiquait plus sur le versant nord. Délaissé, le canal a peu à peu disparu du souvenir et même du terrain. Les murs qui soutenaient les flancs de la tranchée d'Enteroches sont en partie écroulés. Rien ne rappelle ses ports ni ses anciennes écluses. Seule la maison d'Enteroches a subsisté. Pourtant la liaison du Rhône au Rhin hante encore nos esprits. L'œuvre du seigneur de La Primaye n'est pas complètement morte. Même si elle ne peut donner au futur canal ses écluses désuètes, ses barques modestes, ou même son tracé, elle lui lègue, en plus de son nom, le souvenir d'une grande idée, et l'exemple d'une énergie constructive (1).*

Paul-Louis PELET

(1) Voir PAUL-LOUIS PELET, *Le canal d'Enteroches, histoire d'une idée*, Lausanne, 1952, Bibliothèque historique vaudoise, t. I, XI vol. 386 p.