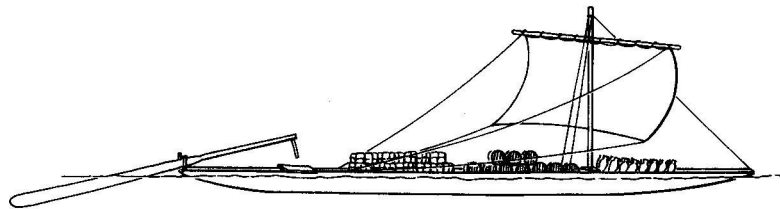


Navigation lacustre et fluviale dans le nord vaudois

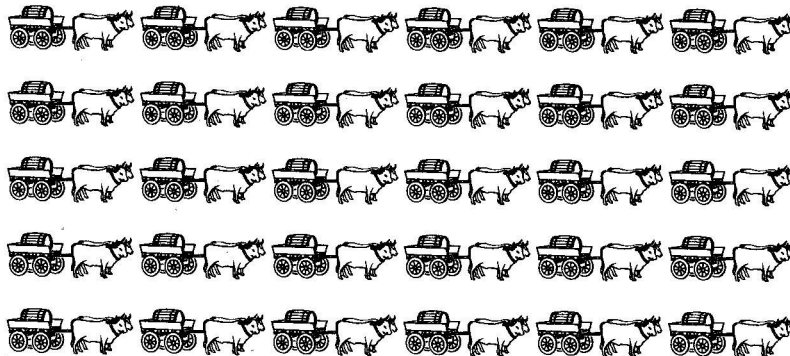
A travers l'histoire...

Se rappeler tout d'abord que le lac de Neuchâtel avait une altitude moyenne plus élevée de 2.8 m que celle qui prévaut aujourd'hui ! L'eau dans la Thièle rendait la navigation possible bien en amont de Yverdon.

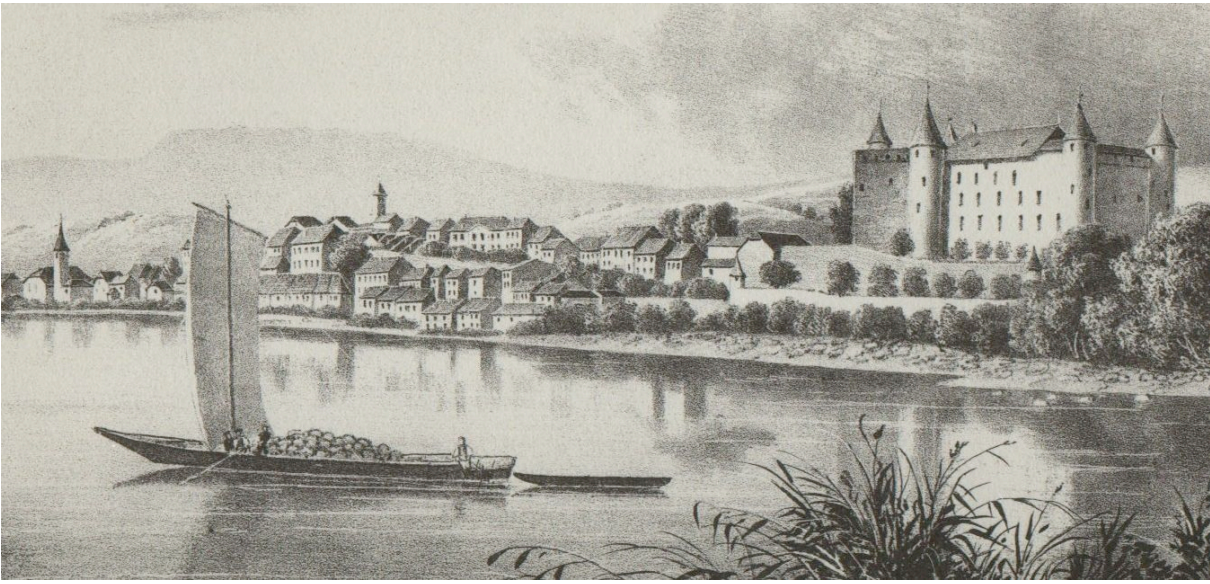
- En serré entre le lac et les marais de la plaine de l'Orbe, Yverdon a toujours occupé une place stratégique, sur le seul passage à sec de toute la région.
- Le lac remontait, au temps des Helvètes, à la hauteur du cimetière actuel.
- Les voies de navigation, tant sur les rivières que sur les lacs, permettent de transporter des marchandises lourdes dont la distribution n'est pas urgente.
- Ce sont de puissantes corporations qui se chargent de ce travail ; même du transfert des marchandises du Léman à notre lac par la voie terrestre.
- On transporte des marchandises avant tout, mais il arrive que l'on transporte des gens ou des soldats à l'occasion ou que l'on flotte du bois.
- Les emballages retrouvés permettent de se faire une idée de ce qui fut transporté : des amphores, des outres ou des tonneaux pour l'huile d'olive et le vin des pays méditerranéens ; des sacs pour les céréales, des ballots ou même des matériaux en vrac ; la pierre, par exemple.
- Durant l'aménagement de la ville moderne d'Yverdon, on a dû retrouver plusieurs fois des vestiges de ces bateaux, mais les 2 exemplaires les mieux conservés, le chaland (2^{ème} siècle ap. JC découverte en 1971 au Valentin), la barque (4^{ème} siècle ap. JC en 1984, rue du Valentin) ont de justesse échappé à la destruction.
- Les chalands galo-romains retrouvés dans notre région nous montre que c'étaient de gros bateaux : 15 à 20 tonnes de charge
- Ces bateaux sont propulsé parfois par le vent grâce à une voile carrée, par des rames ou au moyen de perches qui s'appuient sur le fond, tantôt hâlé à partir du rivage. La direction est assurée par une rame-gouvernail.



=



Sur le lac...



On distingue le trafic local qui va s'effectuer transversalement : on va vendre des marchandises sur l'autre rive du lac lors des marchés hebdomadaires, on exploite des carrières au pied du Jura, à la Raisse par exemple. Les naufrages à travers les âges ont dû être nombreux ; leur relation, nous apprend souvent ce qui se trouvait à bord des bateaux : en 1799 un naufrage tragique fait 10 morts parmi les passagers de Provence sur le trajet St Aubin – Estavayer.

Le sel, comme le vin, seront transportés dans l'axe longitudinal du lac, passant même sur le lac de Bienne, voire de Morat lorsque le niveau d'eau le permet.

Il reste naturellement à parler des pêcheurs, puisque l'on a déjà retrouvé des engins de pêche datant de l'âge de la pierre. Professionnels ou amateurs, actuellement encore, les pêcheurs continuent à alimenter nos principaux restaurants, mais, devant le choix alimentaire que nous connaissons, leur nombre ne fait que décroître.

De nombreux péages permettaient aux seigneurs locaux de prélever des taxes sur toutes ces marchandises.

Le canal d'Enteroche :

En 1635, les bernois autorisent sa construction ; rappelez-vous : la Thièle est à l'époque navigable jusqu'à Orbe. En fait, à l'époque, les voies de communication terrestres sont dans un état catastrophique ; donc la navigation est un moyen de transport bienvenu. En 5 ans, les crédits sont réunis, les détails réglés et le 1^{er} tronçon est construit. Le concepteur est Breton, les fonds viennent de Hollande. Après ces 9 premiers km, les affaires se gâtent : les problèmes géologiques induisent des surcoûts ; mais on terminera une étape qui permet de naviguer de Cossonay à Yverdon en 1648 : 17 km, 33 mètres de dénivellation et plusieurs écluses.

La suite ne se fera pas ; il manquera 12 km, représentant 59 mètres de dénivelé et 40 écluses. La largeur du canal n'était que de 5 mètres et ne permettait le passage que de



petits bateaux, à faible tirant d'eau ; on n'a retrouvé aucun bateau pour nous faire une idée de leur importance. En été la navigation n'était pas possible à cause du manque d'eau.

Les marchandises transportées représentaient un tonnage annuel d'environ 6000 tonnes qui assurèrent la prospérité du port d'Yverdon. Le sel de Bex, les vins de l'arc lémanique devaient représenter les principales marchandises.

En 1750, les frais ne sont plus couverts ; il fonctionnera tant bien que mal jusqu'en 1829 où un violent orage provoquera une obstruction définitive du canal. L'arrivée du train dans le nord vaudois signa l'arrêt de mort du canal dans les années 1850.

La création d'un grand canal (Canal du Rhône au Rhin) permettant le passage de grosses péniches de 900 tonnes resta dans les esprits jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle : des espaces furent réservés à son passage, mais jamais les crédits et la volonté politique ne permirent la mise en route du projet. Il reste que, la navigation fluviale, à condition que l'on ait des marchandises lourdes à transporter, est le moyen de transport le plus économique.



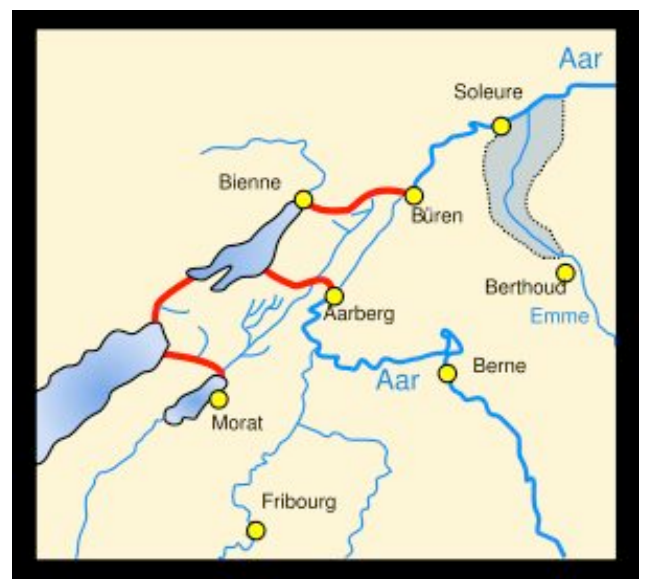
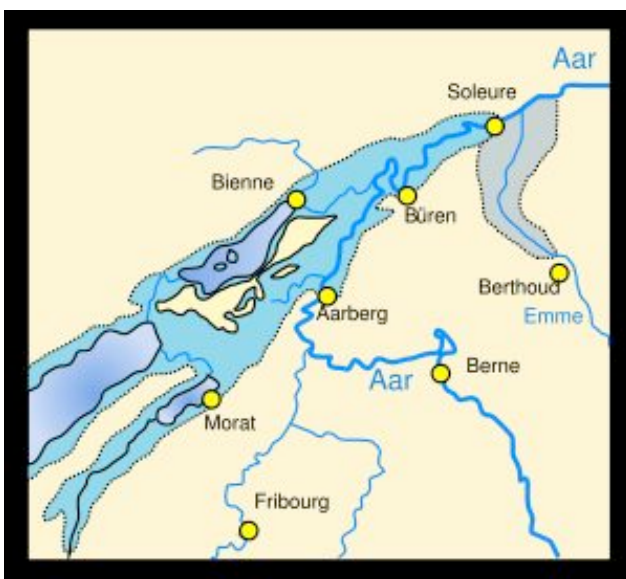
Répetons que l'on peut naviguer avec de tels bateaux de Soleure à Yverdon

Les 142 km qui auraient relié Soleure à Bâle étaient devisés à 330 millions de CHF, pas cher par rapport au prix de revient de nos autoroutes !

Les Corrections des Eaux du Jura

Avant 1868

Après 1878



1872, 1970, baisse du niveau des 3 Lacs d'environ 2,8 mètres ; on note l'apparition de la Grande Cariçaie entre autres modifications de la région.

Construction du Canal de Hagneck, des écluses de Port (bienne) canalisation de la Broye entre les lacs de Morat et de Neuchâtel : les 3 lacs mis en réseau, atténuent l'effet de la fonte des neiges et des autres crues spectaculaires. La plaine de l'Orbe et le Grand Marais deviennent les plus grands domaines maraîchers de Suisse, des terres exceptionnelles peuvent être exploitées ; revers à la médaille, des problèmes d'érosion et d'appauvrissement des sols (par minéralisation), d'abaissement de la nappe phréatique se profilent petit à petit. Parallèlement, on dispose d'une voie navigable de Soleure à Yverdon.

Aujourd'hui...

Les bateaux de la Compagnie de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat offrent un service passagers avant tout destiné aux touristes ou aux excursionnistes ; certaines lignes permettent d'atteindre pendulairement Neuchâtel depuis la côte sud du lac Portolban Cudrefin, par exemple. Quant aux marchandises, ce sont avant tout des sables et graviers que les quelques chalands qui naviguent sur nos lacs transportent.

Et demain ?



Notre frêle embarcation est mue par un moteur électrique très performant, une hélice adaptée et des panneaux solaires qui chargent des batteries ; lorsque le bateau est inutilisé, il est branché au réseau et les panneaux réinjectent le courant qui ne sert pas à charger les batteries dans le réseau urbain.

Vous n'êtes pas sans savoir que le constructeur de nos bateaux, Mark Wüst a récemment traversé l'Atlantique avec un catamaran de sa construction. Il a des idées assez précises sur l'avenir du

transport maritime sous un angle plus durable :

- Son cata transatlantique, compte tenu de sa taille, a un moteur dont la puissance est comparable à celui d'un énorme porte-conteneurs de 250 mètres de long. Sur certains navires commerciaux, la surface des ponts à disposition serait amplement suffisante pour y installer des panneaux solaires.
- Pas de sectarisme : l'avenir est à une conception mixte solaire-diesel ou solaire-voile, solaire-pile à combustible, de manière à profiter de toutes les opportunités.
- A l'heure du ferroulage, l'aménagement d'une voie navigable de Bâle à Yverdon permettraient à nos matières premières de passer directement d'un navire à quai à Rotterdam à une péniche qui livrerait son mazout directement sans avoir à être tranbordée à de multiples reprises de wagon sur des camions.
- Un bateau, quel que soit son mode de propulsion, ne va pas très vite ; mais il navigue jour et nuit et ne s'arrête qu'à destination !

Pourquoi pas une navette ville-lac électrosolaire à Yverdon-les-Bains partant du pont de Glayre ou de la Tannerie, débarquant des passagers aux Iris, à laPlage, à Grandson?