

24 heures

250 ans



L'histoire vaudoise en se promenant

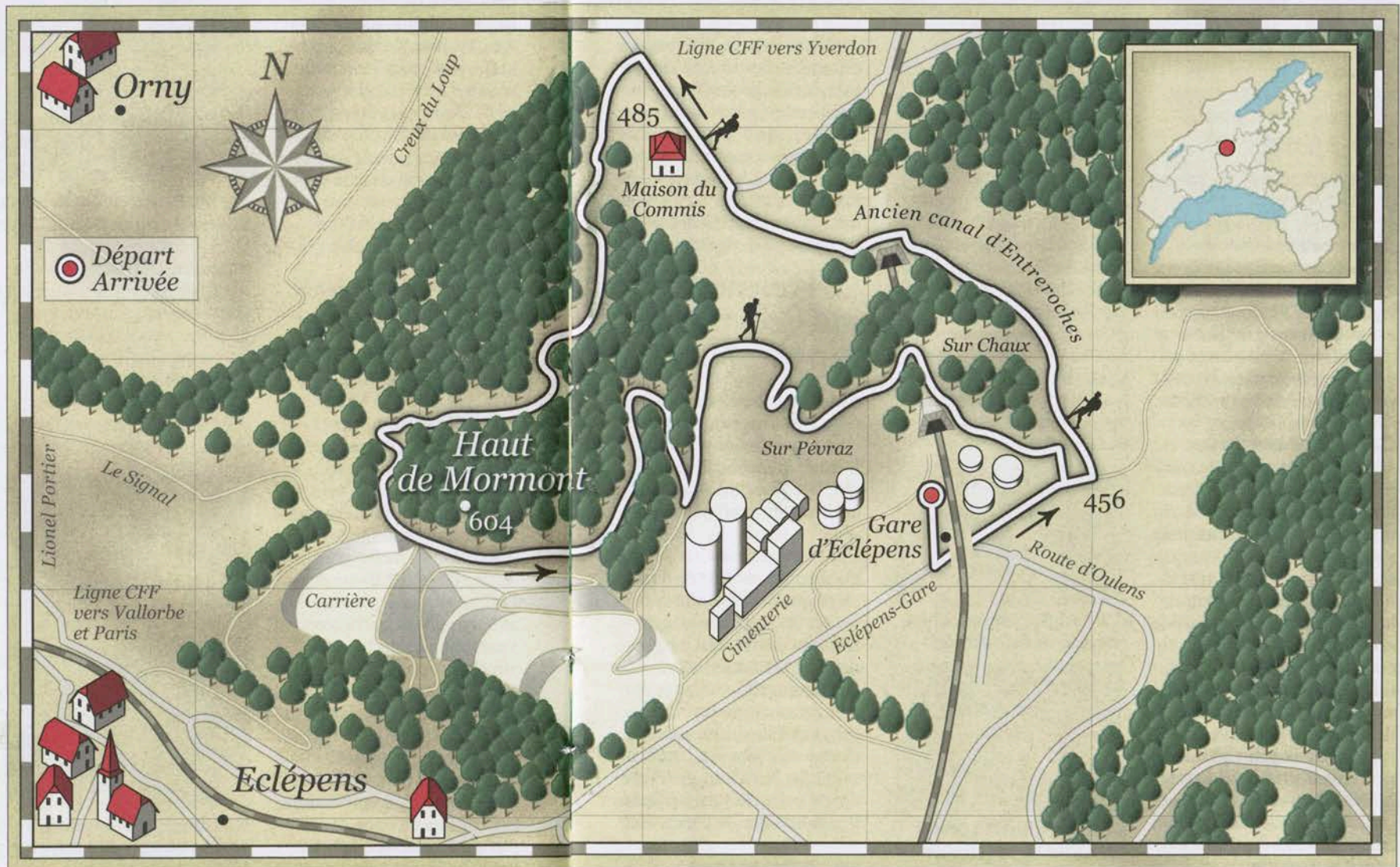
A l'occasion de son
250^e anniversaire,
24 heures vous offre
ce recueil de cinq
balades pédestres
à thème historique
à travers le canton

La colline du Mormont, à Eclépens, se laisse lire comme un grand livre d'histoire

Plus de deux millénaires se racontent dans un des lieux de passage les plus évocateurs du canton

Séparant la plaine de la Venoge de celle de l'Orbe, le Mormont est une grande colline au pied de laquelle se blottissent La Sarraz et Eclépens. Un lieu de balade idéal, où nature et histoire font bon ménage. Car, depuis la nuit des temps, c'est un lieu de passage et de rencontre. Ce qu'a confirmé en 2006 la découverte d'un site celtique du II^e siècle avant notre ère, de première importance en Europe.

Point de départ, la gare d'Eclépens. Il suffit de suivre les panneaux jaunes indiquant «canal d'Entreroches». On le rejoint en un quart d'heure, en passant sous la voie de chemin de fer et au pied de citernes d'hydrocarbures. Le Mormont a vu autrefois défilier des barques (*lire encadré*), et le sentier permet d'admirer les vestiges les mieux conservés du canal d'Entreroches, de hauts murs de moellons.



Quelques centaines de mètres plus loin se trouve le passage au-dessus des bouches des tunnels CFF. L'histoire retient que les plus anciens, qui remontent à 1855, sont les tout premiers tubes ferroviaires du pays, alors que leurs voisins,

2 h 15

Compter environ 2 h 15 de marche sur de bons chemins et sentiers, parfois boueux dans le secteur du canal

ouverts en 2010, sont parmi les plus récents.

On poursuit la balade en suivant un balisage brun jusqu'à la «maison du commis». Construite vers 1650, elle était le logis du chef d'exploitation du canal ainsi qu'une auberge très animée. Une borne milliaire signale le passage de la voie romaine, la Vy de l'Etraz.

Carrefour européen

Au-delà de la maison du commis, la vue s'ouvre en direction de la plaine de l'Orbe. On poursuit en empruntant la route goudronnée sur la gauche, quelques centaines de mètres. Le temps de rejoindre la station de pompage de la commune de Chavornay, cachée parmi les arbres, ou plutôt le chemin situé en face, qui repart vers le Mormont. Pas de balisage ici, il suffit de suivre le chemin principal, et de prendre à gauche à la première bifurcation. On retrouve les losanges d'or au carrefour suivant, où l'on prend à droite pour monter

Infos pratiques

Y aller

En train: ligne CFF Lausanne – Yverdon, arrêt Eclépens.

En voiture: autoroute Lausanne – Yverdon, sortie Oulens, direction La Sarraz.

S'informer

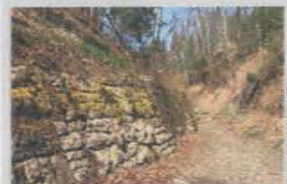
Office du tourisme de La Sarraz. 021 866 64 23 et www.tourisme-lasarraz.ch

Visiter

Patrimoine au fil de l'eau, r. du Moulinet 33, Orbe. Dans un ancien moulin du XVe siècle réhabilité, un site abritant expositions et objets sur des thèmes liés à l'eau. Jusqu'au 28 oct., tjlj 11 h-17 h. 024 441 68 42, www.eau21.ch

Se restaurer

Auberge Communale, Eclépens. Asperges d'Eclépens. Fermé lu. 021 866 72 01. Le Casino, face à la gare, La Sarraz. Pizzas. Fermé sa et di matin. 021 866 13 67.



Le canal d'Entreroches dans son état actuel.



L'ancienne maison du commis et ses platanes.

en direction du sommet de la colline. Compter une vingtaine de minutes à travers la forêt pour rejoindre le refuge à la lisière.

On se trouve à la limite de l'extension de la carrière de calcaire de la cimenterie Holcim. C'est là qu'a été découvert le sanctuaire celte, dont l'étude n'est pas terminée, mais qui a déjà livré près de 250 fosses à offrandes. Les fouilles ont révélé de nombreux objets, certains uniques sur le plateau suisse, qui témoignent d'échanges commerciaux avec le sud de l'Allemagne, la France et l'Italie. Les fosses ont également livré des restes de faune et de squelettes hu-

Le Mormont a été occupé dès le néolithique

ains qui pourraient jeter un regard nouveau sur les rites et croyances de nos ancêtres. L'étude archéologique atteste que la colline du Mormont a été occupée depuis le néolithique.

C'est en empruntant le bon chemin qui surplombe la gravière que l'on entame la descente. On retrouve bientôt le balisage jaune, qui se glisse derrière les immenses silos de la cimenterie. Un peu plus bas, on traverse un chemin creux qui n'est autre que l'ancienne voie romaine, avant de rejoindre les pâturages et une ferme isolée. Reste à rejoindre l'embouchure de l'ancien canal avant de repartir vers la gare. **Gilles Simond**

Deux siècles de navigation

«Nous l'Advoyer Petit et Grand Conseil de la Ville et République de Berne (...) avons agréé, accordé, approuvé et ratifié ledit canal.» Le 10 février 1637, Leurs Excellences de Berne accordent en ces termes la concession d'exploitation du canal d'Entreroches, donnant le coup d'envoi à une saga de deux siècles. L'idée consiste à relier les lacs Léman et de Neuchâtel par une voie navigable. «Il faut se souvenir que lacs et fleuves étaient les autoroutes de l'époque», souligne Pierre-André Vuitel. Chef de projet du site Patrimoine au fil de l'eau, à Orbe, passionné par l'histoire des rivières de la région, il rappelle qu'il existait une tradition de navigation en eau douce dans la région depuis l'époque romaine. Le canal d'Entreroches s'inscrit dans le projet plus large de relier la mer du Nord à la Méditerranée, autrement dit le Rhin au Rhône. Yverdon étant déjà le point de départ d'une navigation vers la Hollande via la Thièle et l'Aar, le Léman parcouru par de nombreuses barques en direction de Genève, le tronçon séparant les deux lacs était le chaînon manquant. La Thièle déjà navigable, il s'agit surtout de relier Orbe à Morges, via la Venoge. Elie



Sur cette peinture du XVIIIe, on aperçoit au fond une barque à voiles chargée de tonneaux, devant Yverdon.

Duplessis-Gouret, Breton de Hollande, est le promoteur du projet. Dès 1643, on peut rejoindre Yverdon depuis Entreroches (Eclépens), en 1648 depuis Cossonay. Mais le canal s'arrête là, car l'argent manque et il faudrait de nombreuses écluses pour atteindre le niveau du Léman. Embarcations à fond plat d'une vingtaine de mètres de longueur que l'on charge par l'arrière, les razzelles transportent essentiellement des tonneaux de vin (de La Côte ou des côtes de l'Orbe), mais aussi du sel ou des céréales. «Elles n'avaient pas besoin de beaucoup d'eau pour naviguer, relève Pierre-André Vuitel, et circulaient essentiellement après les

récoltes, soit en automne et en hiver.» Mais l'inachèvement du chantier limite les possibilités d'exploitation à l'échelle européenne. Le mauvais état des routes complique l'accès au canal, dont les importants frais d'entretien grèvent le budget. Les investisseurs y laissent des plumes. En 1771, les propriétaires du canal proposent de le vendre à Leurs Excellences de Berne, qui refusent. Avec l'amélioration des routes, le déclin est inéluctable. Des razzelles circulent jusqu'en 1829, quand un dernier coup du sort, l'effondrement d'un pont-aqueduc, rend le canal impraticable. Malgré plusieurs projets ultérieurs, il ne sera jamais rouvert.