

DÉCOUVRIR LE PATRIMOINE

CANAL
D'ENTREROCHES

UNE VISITE GUIDÉE AVEC PATRIMOINE SUISSE
EN COLLABORATION AVEC SA SECTION VAUDOISE (SOCIÉTÉ D'ART PUBLIC)



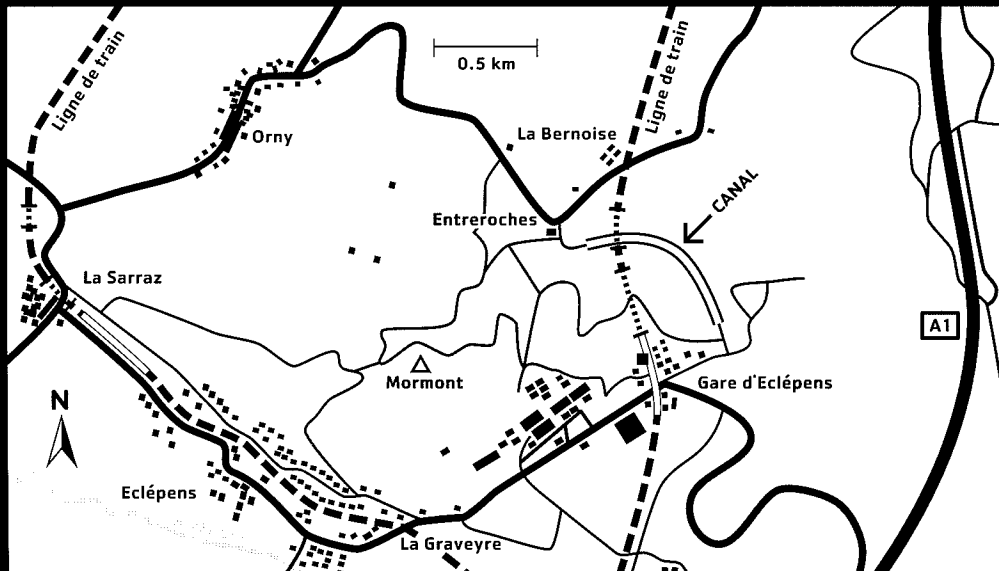
SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA
PROTECZIUN DA LA PATRIA

SUR LES TRACES D'UNE VISION DU 17^E SIÈCLE...

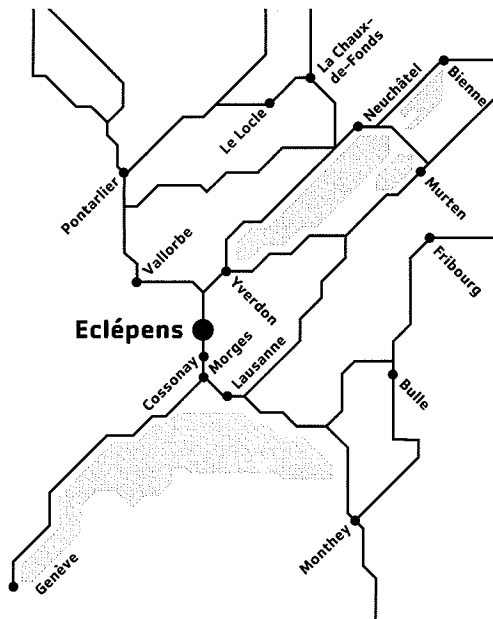
Relier le Rhône au Rhin et ainsi la mer du Nord à la Méditerranée par une voie navigable : un vieux rêve auquel il n'aura finalement manqué qu'une quinzaine de kilomètres entre Cossonay et Lausanne pour être concrétisé. Témoin de cette aventure, le canal d'Enteroches devait permettre de naviguer entre le lac Léman et le lac de Neuchâtel.

Développé au 17^e siècle, ce projet a eu une importance internationale. Pour en comprendre les motifs, il faut évoquer le climat politique et religieux de l'époque. Ajouté aux techniques de grands constructeurs, celui-là a eu un impact sur le paysage dont nous avons hérité. Ainsi, les vestiges du canal d'Enteroches ne se contentent pas d'imprégner la forêt d'un caractère mystérieux, ils racontent plusieurs histoires : celle des conflits religieux du 17^e siècle, celle de la crise que subit la navigation fluviale au 19^e siècle, celle du développement d'une région peu fertile car marécageuse ou celle d'un territoire alors sous domination bernoise.

Prenez le temps de suivre les traces de cette époque et découvrez avec nous les vestiges du Canal d'Enteroches. La présence de ces quelques pans de murs, couverts de mousses, est saisissante. Patrimoine suisse vous souhaite beaucoup de plaisir !



1. SITUATION



2. ACCÈS

Le canal d'Entreroches a survécu sous deux formes : d'une part dans la plaine de l'Orbe, il sert de canal collecteur pour les eaux de drainages, d'autre part, des vestiges archéologiques sont visibles sur les communes d'Orny et d'Eclépens.

Pour accéder au Canal d'Entreroches depuis la gare d'Eclépens, il faut traverser les voies de chemin de fer et longer les grands réservoirs voisins. Puis, la route décrit un virage en direction de la forêt. Il faut alors suivre le chemin qui part sur la droite. A cet endroit, le canal n'est pas encore visible. Toutefois, après quelques mètres, on en découvre les premiers signes. On longe en effet un espace peu à peu remblayé par les dépôts limoneux des eaux de ruissellement et qui présente une grande richesse végétale. Plus loin le profil du canal se distingue très clairement mais il faut encore patienter avant d'apercevoir les premiers murs.

Si l'on gravit la colline du Mormont (photo à droite), on peut distinguer, sur la gauche du canal de drainage, le tracé originel du canal d'Entreroches, inscrit dans les terres tourbeuses de la plaine de l'Orbe.



3. LES VESTIGES ACTUELS

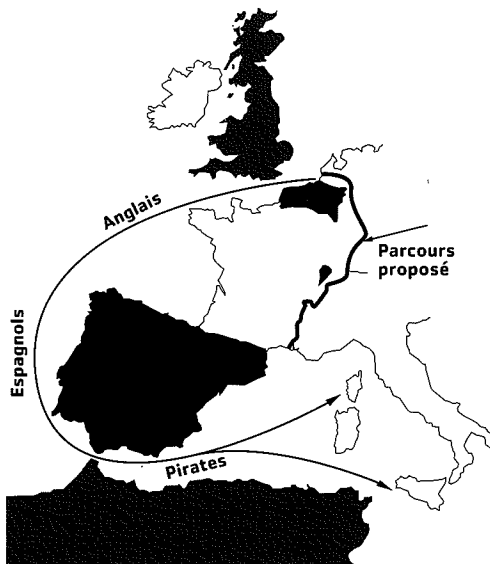
Les parois du canal sont formées d'un assemblage de pierres sèches, des blocs calcaires de dimensions irrégulières. De petits cailloux soigneusement choisis calent les moellons les plus gros. A son point le plus haut, la muraille conservée dépasse les sept mètres. Les chemins de halages (par. 12), légèrement surélevés et d'où l'on tirait les bateaux, ne peuvent plus être relevés avec certitude. Par endroit, dans la pente on en devine toutefois encore le passage.

Au sortir de la forêt, la trace du canal se perd. Le sentier monte et passe au-dessus du chemin de fer, point de croisement de deux voies de communication et de deux époques. A proximité de la maison de l'éclusier on trouve encore quelques traces de murs. Si ceux-ci sont moins spectaculaires que précédemment, la maison vaut le coup d'œil. Malgré quelques modifications qui lui ont quelque peu fait perdre son aspect du 17^e siècle, elle évoque encore la présence du port d'Entreroches. Devant celle-ci, se trouve le moulage d'une borne miliaire romaine remontant à l'empereur Hadrien (119 à 138 ap. JC). Elle fut trouvée en 1640, lors de la construction du canal et signifie qu'à cet endroit passait une voie romaine. Son inscription indique une distance de 41 mille pas jusqu'à Aventicum (Avenches).



4. CONTEXTE POLITIQUE ET RELIGIEUX

On ne peut comprendre la signification du canal d'Enteroches sans évoquer le climat politique et religieux de l'époque. L'Europe au dix-septième siècle est divisée entre catholiques et protestants. Le commerce par voie maritime entre les Pays-Bas réformés et les provinces italiennes implique un long et dangereux périple. Il y a bien sûr les dangers de la navigation et les pirates, mais à cela s'ajoute le fait que l'on doit contourner l'Espagne catholique et donc ennemie. De plus le mauvais état du réseau routier rendait extrêmement pénible le transport par la terre. Ainsi, l'idée de trouver une voie navigable directe et sûre à l'intérieur des terres est-elle séduisante.



■ Pays peu sûrs

■ Pays ennemis: Espagne, Franche-Comté, Pays-Bas espagnols

5. L'ORIGINE DU PROJET

La construction du canal d'Enteroches débute dix ans après l'échec d'une opération lancée par les Espagnols. Ceux-ci, dans le but de paralyser le commerce rhénan à destination des Pays-Bas, entreprirent de réaliser un canal entre la Meuse et le Rhin. Cette tentative, appelée «Fossa Eugenia» du nom de l'infante Isabella Clara Eugenia, gouverneur d'Espagne à Bruxelles, fut abandonnée en 1628 à la suite de nombreuses attaques hollandaises. Les travaux d'Enteroches apparaissent donc comme la réponse du berger à la bergère. En effet, les Hollandais espèrent ainsi se soustraire à l'emprise espagnole.

Le projet a été développé dès 1635 par le Breton Elie Gouret, général-quartier-maître de l'armée française au service des «provinces unies» (Pays-Bas réformés) et seigneur de la Primaye en Bretagne et de Loodijck dans les Pays-Bas.



6. ASPECTS GÉOGRAPHIQUES

Elie Gouret découvrit bien vite que la région entre Morges et Yverdon se situe sur une ligne de partage des eaux. Au sud, la Venoge se jette dans le lac Léman, dont le cours rejoint la Méditerranée grâce au Rhône. Au nord, la Thièle rejoint le lac de Neuchâtel dont les eaux atteignent la mer du Nord par le Nozon, l'Aar puis le Rhin.

L'idée de relier le lac Léman au lac de Neuchâtel et ainsi les deux mers, n'a pas dû mettre très longtemps à germer dans la tête du breton. La barrière naturelle que constitue le promontoire du Mormont départa-

geant les bassins versants, peut se franchir à Entreroches. Il s'agit d'un défilé qui permet un passage quasiment de plain-pied de la plaine de l'Orbe à la vallée de la Venoge. Pour compléter le projet, il faudra encore franchir la «perte du Rhône», entre Genève et Seyssel. Toutefois, on imagine qu'une fois le canal d'Entreroches terminé, l'obtention d'un financement pour cette seconde partie ne serait pas un problème.

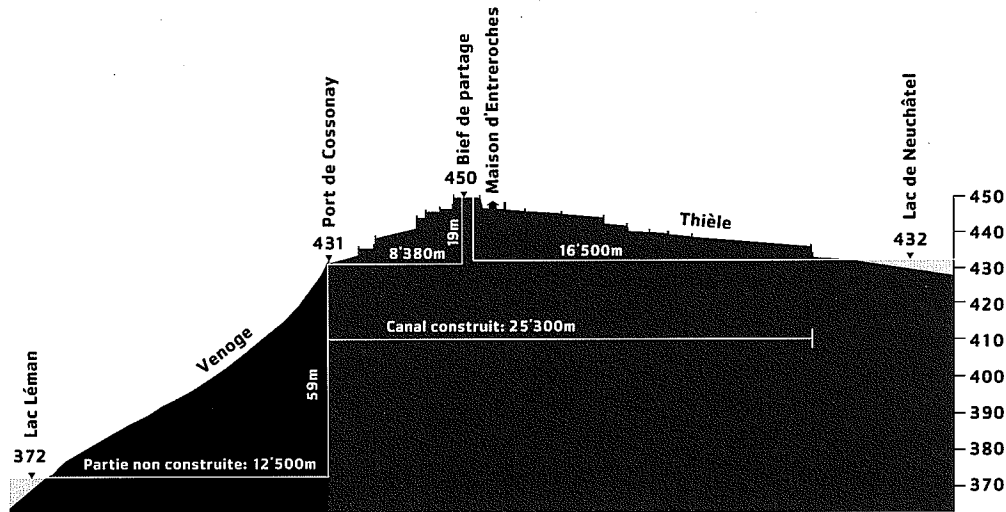
On peut ici mentionner la nature géologique du Mormont. Formé de roches calcaires, il permet à une flore particulièrement riche, d'un caractère sub-méditerranéen, de se développer. Ce relief est issu d'un phénomène tectonique apparu lors du plissement jurassien. Quatre blocs séparés par des cluses en sont le résultat. Une ballade sur sa crête permet d'apprécier cette particularité et offre une vue splendide sur la plaine de l'Orbe et de la Venoge.



7. PRÉPARATIONS

En 1635, Elie Gouret remit au gouvernement bernois un mémoire traitant de la navigation entre les deux lacs. Il ne s'agissait pas uniquement de régler des problèmes techniques mais également de négocier une concession sur la zone étudiée. D'un côté, les questions concernent aussi bien la largeur nécessaire à l'exploitation du canal, que l'utilisation des cours d'eau du voisinage ou l'obtention de forêt d'où tirer le bois nécessaire aux barques et aux écluses. De l'autre, il faut s'entendre sur les taxes et les prix des transports.

Signe de la bonne volonté du gouvernement bernois, les travaux peuvent démarrer en 1638. Ce court laps de temps a permis de récolter un financement suffisant pour lancer le projet.

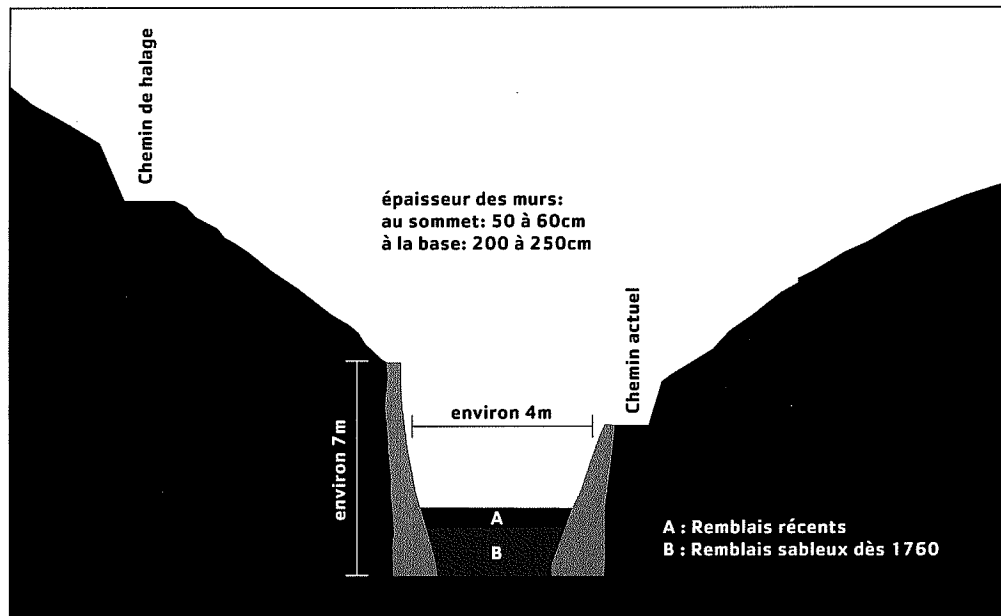


8. LA CONSTRUCTION

Le premier tronçon conduit d'Yverdon à Entreroches. Il est achevé en été 1640. C'est une partie facile du fait que la Thièle est navigable jusqu'à Orbe (env. 6.5 km). Il faut avant tout y construire les chemins de halage et renforcer les berges. Au-delà, commence le canal proprement dit. Il est subdivisé en 7 tronçons, appelés «biefs», sur une distance d'environ 9 km sa dénivellation est estimée à env. 14 m.

Par contre, la deuxième étape, qui permet d'atteindre Cossonay en franchissant le Mormont par la cluse d'Entreroches, ne sera achevée qu'en 1648. De nombreuses difficultés (sol tantôt ébouleux, tantôt rocheux, pluies diluviennes en 1646-47) ont pour conséquence un coût de construction beaucoup plus élevé que prévu. Cette partie comporte une dénivellation d'env. 19 m sur une distance d'à peine plus de 8 km. Malgré le retard dans les travaux, elle est considérée comme un succès et une prouesse technique.

Cependant, le canal ne sera jamais prolongé au-delà de Cossonay. L'endettement des financiers est important et la poursuite de l'entreprise nécessite de franchir une dénivellation de 59 m. Cela implique la construction d'une quarantaine d'écluses et la crainte de



coûts prohibitifs. Le canal ne servira donc qu'au commerce régional. Les marchandises circulaient certes

entre Morges et Cossonay mais devait le faire par la route, avec ses inconvénients et ses dangers.

9. INFLUENCE DU CANAL

Le canal d'Entreroches est considéré comme un succès malgré les difficultés financières qui lui sont liées. Il fait ainsi des émules. Deux projets verront le jour. D'un côté, le canal de l'Aarberg est construit dans le but de faciliter le transport entre Morat et Berne. Mis en service au printemps 1647, il fut abandonné une trentaine d'années plus tard, à cause de son coût d'entretien trop élevé. De l'autre, le canal de Stockalper dont le chantier durera de 1651 à 1659, naquit d'une envie de mettre en valeur le col du Simplon en reliant par une voie navigable Brigue au lac Léman. Il ne fut finalement construit que sur 8 km entre Vouvry et Colombey. Les difficultés du terrain et le fait qu'Entreroches n'atteignit jamais le lac ont causé sa perte.

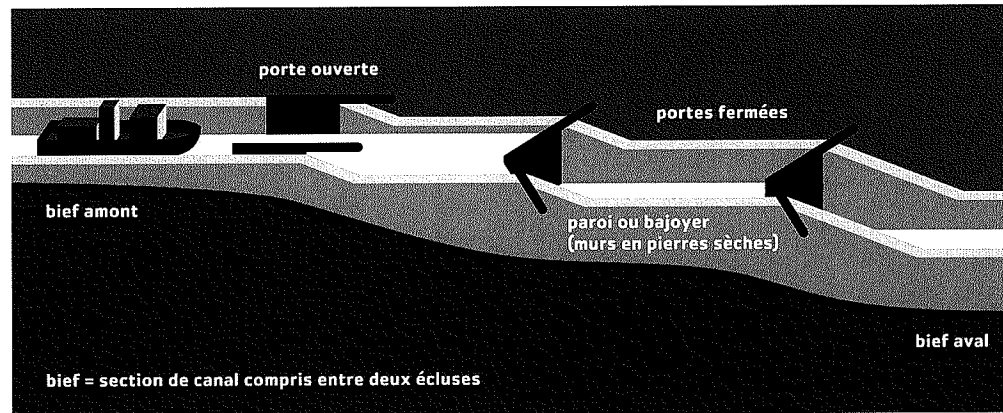
10. FONCTIONNEMENT

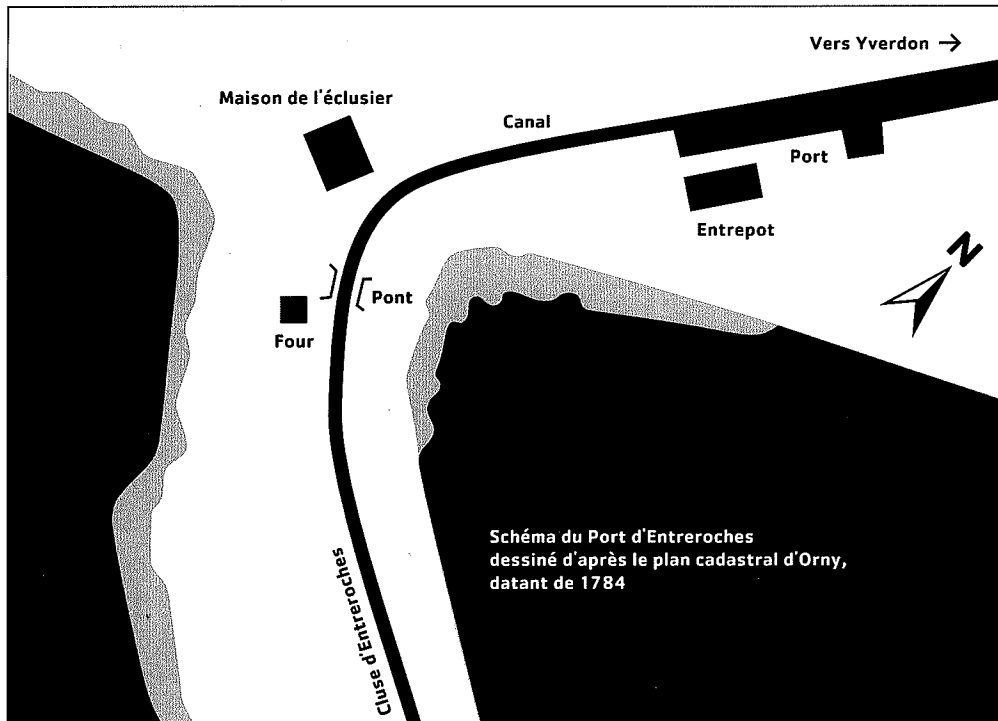
Tant qu'aucun transport de marchandise n'est prévu, les écluses restent ouvertes et le lit du canal est alors essentiellement à sec. Lorsqu'un bateau est prêt à

partir, on remplit le bief supérieur en ouvrant la vanne de la rigole qui amène l'eau de la Venoge. On ferme ensuite les écluses pour recueillir l'eau des marais, du Nozon et du Talent. Parti de Cossonay, les bateliers halent les barques jusqu'à Entreroches. Ils passent d'un bief à l'autre au moyen d'écluses à sas : on ferme la porte aval et on ouvre la porte amont, ce qui permet d'élever l'eau au niveau supérieur. Plus loin, le lit du canal est aménagé en pente douce, le travail est donc moins pénible. Au départ du port d'Entreroches, au nord du Mormont, on ouvre la porte aval, l'eau s'écoule alors et entraîne la barque

jusqu'à la porte suivante. Les portes sont actionnées par de grandes roues de plusieurs mètres de diamètre. Entre la croisée du Talent et Yverdon, il faut à nouveau tirer la barque. La présence d'écluses à sas supprime en effet tout courant.

Le parcours est un travail harassant qui s'effectue en deux jours. L'exploitation du canal était interrompue pendant l'été à cause de la sécheresse. Les transports atteignaient en principe leur plus haute fréquence d'octobre à janvier, après les vendanges de la région lémanique.





11. LES PORTS

Quatre ports ont été bâtis le long du canal. Ils correspondent à ses principaux accès routiers. Ils se situent à Yverdon, au Talan, à Entreroches et à Cossonay. Il s'agit d'un simple élargissement du canal qui permet l'arrêt d'une barque. A cela s'ajoute la maison du gardien d'écluse, un jardin potager, un four qui permet à celui-ci de cuire son pain lui-même et des halles à marchandises. Le port le plus important est celui d'Entreroches. La maison de l'éclusier à laquelle on a adjoint une grange et une étable est aujourd'hui encore visible. En 1679, on édifia un port au Bouquet, à quatre km au nord de Cossonay. Cela permettait d'éviter la pénible remontée de la Venoge et supprime le tronçon le plus cher à entretenir. Les deux lieux d'embarquement furent toutefois utilisés conjointement jusqu'en 1710. Par la suite seul le Bouquet est mentionné.



12. LES BARQUES

Les barques sont d'un type nouveau, encore inconnu sur les fleuves suisses. Il est difficile d'en dessiner la forme exacte car aucune des barques d'origine ne nous est parvenue. On sait toutefois qu'elles avaient un fond plat, une poupe carrée par laquelle on chargeait les marchandises et une proue pointue. Elles

étaient dirigées à l'aide d'une grande perche appelée «gaffe». Conçues par des maîtres charpentier hollandais, leur durée d'utilisation ne dépassait pas 6-7 ans.

Les barques étaient tirées au moyen de cordes depuis les chemins de halage légèrement surélevés. Ces derniers ne sont plus vraiment reconnaissables. Le sentier actuel emprunte la plupart du temps un tracé différent. De plus, la végétation s'est maintenant développée dans l'espace entre le chemin et le canal.

13. MARCHANDISES

Au 17^e siècle, les Hollandais exportaient notamment des draps fins, des épices et du tabac. En échange, ils importaient des soieries de Zurich, des ardoises de Glaris, de la passementerie de Bâle (ouvrage en fil tels que dentelle ou cordon). Ces échanges ne sont pas très importants mais ils suffisent à convaincre les Pays-Bas de financer une partie du canal. Ce dernier n'ayant jamais atteint son but, il servira uniquement à des échanges locaux. Ainsi, c'est avant tout du vin et du sel que transportent les bateliers.





14. PERSONNEL

A l'époque, le canal emploie de nombreux corps de métiers. Des charpentiers doivent réparer les écluses et les barques et des maçons entretenir les murs. A cela s'ajoutent les forgerons, les cordiers ou les simples manœuvres qui effectuent divers travaux. Les commis organisent et surveillent les transports et en tiennent la comptabilité. Ils logent au port et, à Entreroches, ils tiennent même une auberge. Enfin les bateliers dirigent et halent les barques. Ils travaillent en équipe de trois : un maître et deux compagnons. Comme les recettes du canal sont variables, ce sont de simples paysans de la région qui arrondissent ainsi leurs fins de mois. Passés maître dans l'art de percer subrepticement les tonneaux, ils laissent une image d'ivrognes querelleurs et pourraient être à l'origine de l'expression «aller sur Soleure», qui désigne une personne ayant quelque peu abusé de boissons alcoolisées.

15. FIN DE L'EXPLOITATION



A partir du milieu du 18^e siècle, le canal n'est plus rentable. La cause en est avant tout l'amélioration des routes au début des années 1700. Le transport y devient alors plus rapide et les risques n'y sont plus aussi grands qu'auparavant. Parallèlement les voies d'accès aux ports sont restées dans un piteux état. Le canal a fonctionné jusqu'en 1829, où il fut définitivement abandonné après plusieurs années déficitaires. Le coup de grâce a été donné par l'effondrement d'un pont aqueduc du Talent qui obstrua le canal à la suite d'un orage d'été 1829.

16. POURSUITE DE L'IDÉE

L'idée de relier le Rhône au Rhin n'est pas morte avec le canal. L'ouverture de la voie de chemin de fer entre Morges et Yverdon, bâtie entre 1852-55, aurait certes pu l'enterrer définitivement. Toutefois, plusieurs études sont menées à partir de la fin du 19^e siècle. Entre 1941 et 1948, la possibilité de mettre sur pied une voie navigable adaptée à des chalands de 900 tonnes est encore envisagée. On examine entre autre la possibilité d'un tracé souterrain au travers du Mormont. A cette époque, la priorité est toutefois accordée à l'essor de l'automobile avec la création d'un réseau d'autoroutes. Aujourd'hui encore il reste des partisans de la navigation intérieure qui pensent que celle-ci peut contribuer à une meilleure planification des transports.



BIBLIOGRAPHIE

Paul Louis Pelet, «Le canal d'Entreroches – Histoire d'une idée», éd. F.Rouge & Cie, Lausanne, 1946

Divers, «Canal d'Entreroches – Créer une voie navigable de la mer du Nord à la Méditerranée au XVIIe siècle», Verlag Konrad Wittwer, Stuttgart, 1987

Michel Bory, «Perrin creuse le canal du Rhône au Rhin», édition RomPol, Lausanne 2003

PHOTOS/ILLUSTRATIONS

Copyright Verlag Konrad Wittwer, Stuttgart:
2, 5, 6

Patrimoine suisse:
3, 12, 13, 14, 15, 16

Patrimoine suisse/Fauxpas Grafik:
1, 4, 7, 8, 10, 11

ÉDITEUR

Patrimoine suisse

Case postale, 8032 Zurich
T 044 254 57 00, F 044 252 28 70
www.patrimoinesusuisse.ch
compte pour dons 80-2600-7

En collaboration avec:

Les communes d'Eclépens et d'Orny et la Section monuments et sites du Service des Bâtiments, Monuments et Archéologie du canton de Vaud

Concept et texte:

Damien Andenmatten et Peter Egli, Patrimoine suisse

Graphisme:

Fauxpas Grafik, Zurich

Impression:

J. E. Wolfensberger AG, Zürich

Zurich 2004

PATRIMOINE INDUSTRIEL

Cette brochure accompagne un projet de conservation et d'entretien du canal d'Entreroches qui a été réalisé suite à l'action de la vente de l'Ecu d'or 2002 de Pro Natura et Patrimoine suisse consacrée au patrimoine industriel.

Depuis 1946, Patrimoine suisse et Pro Natura unissent leurs efforts, dans le cadre de l'Ecu d'or, en vue de préserver notre environnement. Avec le produit de l'action de vente de l'Ecu d'or 2002, Patrimoine suisse soutiendra différents projets dans le domaine du patrimoine industriel. Le but est de sensibiliser le public à l'importance de la sauvegarde des témoins du passé industriel et de trouver des nouvelles solutions, adaptées à notre temps, pour la réutilisation de ces objets.

www.ecudor.ch



Vous avez sous les yeux la septième visite guidée de Patrimoine suisse à l'enseigne de «Découvrir le patrimoine». D'autres publications sortent régulièrement. Vous pouvez commander les premières visites guidées parues sous www.patrimoinesusuisse.ch ou par téléphone (01 254 57 00).

A PROPOS DE PATRIMOINE SUISSE

Patrimoine suisse (Schweizer Heimatschutz) est la première organisation suisse sans but lucratif du domaine de la culture architecturale. Fondée en 1905, elle compte 17000 membres et chapeaute 25 sections cantonales. Elle s'engage pour préserver de la démolition des monuments historiques de différentes époques, mais encourage aussi une architecture de qualité dans le cadre de nouveaux projets. Par ses publications, Patrimoine suisse informe la population sur les trésors de l'architecture suisse. Nous décernons chaque année le Prix Wakker à une commune pour récompense de ses prestations exemplaires en matière de développement urbain. Et par la vente de l'Écu d'or, nous soutenons depuis des décennies des projets phares en matière de protection du patrimoine et de la nature.

Autres informations:
www.patrimoinesuisse.ch

- ☐ CE DÉPLIANT ME PLAÎT. JE DÉSIRE SOUTENIR LES ACTIVITÉS DE PATRIMOINE SUISSE ET EN DEVENIR MEMBRE.

LA CONTRIBUTION ANNUELLE, Y COMPRIS L'ABONNEMENT AUX 4 NUMÉROS DE LA REVUE «HEIMATSCHUTZ/SAUVEGARDE», EST DE CHF 50.-.

- ☐ MERCI DE BIEN VOULOIR M'ADRESSER D'AUTRES DOCUMENTS D'INFORMATION SUR PATRIMOINE SUISSE.

NOM /PRÉNOM :

RUE /NO :

NO POSTAL /LIEU :

PROFESSION /ANNÉE DE NAISSANCE :

DATE /SIGNATURE :

A découper et envoyer à Patrimoine suisse, case postale, 8032 Zurich