

## *Histoire du Canal d'Entreroches*

Situation géographique : [Suisse](#) - [Canton de Vaud](#) - Massif du Mormont. Région Nord vaudois  
Proximité : [Eclepens](#) - [Orny](#) - [La Sarraz](#) - [Bavois](#) - [Goumoens-le-Jux](#) - [Orbe](#) - [Yverdon les Bains](#)

Le Canal d'Entreroches traversait le massif du Mormont en son point le plus bas par un défilé entre de immenses pans rocheux, d'où le nom Entreroches (entre les roches) qui permet un passage quasiment de plain-pied de la vallée de la Venoge à la plaine de l'Orbe. Il devait permettre de relier par voie navigable les eaux du Sud (Méditerranée) et les eaux du Nord (Mer du Nord).

C'est un des tous premiers projets de dimension européenne. Le concepteur Elie Gouret était Breton, fonds venaient principalement de Hollande et les autorisations ... de Berne. La mise en oeuvre de ce dernier tronçon aurait permis de faire traverser les marchandises à moindre risques alors que les guerres de religion entre Protestants et Catholiques faisaient rage en les faisant transiter par l'intérieur des terres au lieu de contourner la dangereuse et catholique Espagne.

Elie Gouret présenta son projet à Berne en 1635 ! Il avait tout étudié : les techniques mais aussi les autorisations d'exploitation de forêts... Le projet a dû séduire rapidement Berne et les cercles financiers puisque les travaux commencèrent en 1638. Il n'aura fallu que 3 ans pour réunir les fonds et les autorisations.

Les parois du canal sont formées d'un assemblage de pierres sèches, des blocs calcaires de dimensions irrégulières avec de petits cailloux qui calent les moellons les plus gros. A son point le plus haut la muraille conservée dépasse les sept mètres. Sa largeur est de 5 mètres.



Les barques se croisaient aux ports.



Le premier tronçon conduisait d'Yverdon à Entreroches. Il est achevé en 1640. C'était une partie facile du fait que la Thièle (l'Orbe) était navigable naturellement jusqu'à Orbe. Il a fallu avant tout y construire les chemins de halages et renforcer les berges. Ensuite commence le canal proprement dit. Il est subdivisé en 7 tronçons appelés biefs sur une distance de 9 km et une dénivellation d'environ 14m.

Par contre le deuxième tronçon, celui-ci, qui comporte une dénivellation de 19 m sur 8km, ne sera achevé qu'en 1648 soit 8 ans plus tard. De nombreuses difficultés (sol tantôt boueux, tantôt rocheux et des pluies diluviennes dans l'hiver 1646-1647) ont eu pour conséquence un coût de construction beaucoup plus élevée que prévu. Les dépassements de budget ne datent pas d'aujourd'hui... Malgré le retard dans les travaux et les coûts exorbitants cette entreprise fut considérée comme un succès et une prouesse technique.

Partis de Cossonay les bateliers halaient les barques jusqu'à Entreroches. Ils passaient les biefs au moyen d'écluses à sas : on ferme la porte en aval et ouvre la porte en amont ce qui permet d'élever le niveau supérieur. Dans l'autre sens au départ du port d'Entreroches on ouvre la porte aval, l'eau s'écoule alors et entraîne la barque jusqu'à la porte suivante. Le canal fonctionnait avec des écluses. Tant qu'aucun transport n'était prévu les écluses restaient ouvertes et le lit du canal était le plus souvent à sec. Lorsqu'un bateau était prêt à partir, on remplissait le bief supérieur en ouvrant la vane de la rigole qui amenait l'eau de la Venoge. On fermait ensuite les écluses pour recueillir l'eau des marais, du Nozon et du Talent.

Il ne manquera qu'une douzaine de kilomètres de longueur et 59 m de dénivellation entre Cossonay Morges pour terminer le projet. (12 kilomètres – 59 mètres – 40 écluses). La peur des 40 écluses nécessaires à ce tronçon et les dépassements de budgets ont eu raison de l'audace des promoteurs : d'ailleurs déjà coincés dans un endettement majeur.

La navigation était interrompue en été à cause de la sécheresse. Les transports atteignaient leur plus haute fréquence d'octobre à janvier après les vendanges de la région lémanique. Le parcours était un travail harassant qui s'effectuait en deux jours. Le canal employait de nombreux corps de métier : de charpentiers devaient réparer les écluses et les barques et les maçons entretenir les murs. A cela s'ajoutaient les forgerons, les cordiers, les simples manœuvres qui effectuaient des travaux divers et aussi des commis qui organisaient et surveillaient les transports et tenaient la comptabilité. Les commis logeaient au port que nous verrons tout à l'heure. Enfin les bateliers dirigeaient et halaient les barques. Ils travaillaient en équipe de trois : un maître et deux compagnons. parfois les paysans y arrondaient leur fin de mois.

Il est difficile de connaître les formes exactes des barques car aucune barque d'origine ne nous est parvenue. On sait toutefois que ces barques avaient un fond plat, une poupe carrée par laquelle on chargeait les marchandises et une proue pointue.



Elles étaient dirigées par une grande perche appelée « gaffe » et étaient conçues pour naviguer 60 ans. Les barques étaient tirées au moyen de cordes depuis les chemins de halage légèrement surélevés. Les tonnages de transport étaient relativement faibles soit environ 6000 tonnes par an mais contribuèrent pour un temps à la prospérité du port d'Yverdon qui comptaient probablement 24 barques. Les barques transportaient principalement le sel de Bex et des vins vaudois (85% du trafic).

On dit que les compagnons étaient passés maître dans l'art de percer les tonneaux en cachette et laissèrent donc une image d'ivrogne querelleurs et pourraient être à l'origine de l'expression « aller su Soleure » qui désigne une personne trop alcoolisée...

C'est à partir de 1750 environ que le Canal n'est plus rentable, il coûte trop cher à l'entretien. Pourta il fonctionnera pour le commerce interne jusqu'en 1829. Depuis le début du siècle les routes sont mie entretenues et sont devenues plus rapides et plus sûres. Par contre les chemins d'accès au canal son dans un état lamentable. Il fût définitivement abandonné après qu'un orage terrible en 1829 détruisi un pont aqueduc et obstrua le canal.



L'idée de relier le Rhône au Rhin n'est pas morte avec le canal puisque plusieurs études ont été

menées pendant le 20<sup>ème</sup> siècle, notamment entre 1941 et 1948 où fut étudiée une voie navigable adaptée à des chalands de 900 tonnes. Aujourd'hui encore la navigation intérieure a des partisans qui pensent que celle-ci pourrait contribuer à une meilleure planification des transports.

Toutefois depuis le 19<sup>ème</sup> siècle nous avons privilégié le chemin de fer puis la route et son réseau autoroutier. La ligne de chemin de fer entre Morges et Yverdon a été construite entre 1852 et 1855. Soit 22 ans après la fermeture du Canal.

La maison est le port d'Entreroches. C'est au port que vivaient principalement les commis, chargés d'organiser et de surveiller les transports. Ils en faisaient aussi la comptabilité et faisaient même office d'auberge. Ce qui est encore le cas, puisque les heureux propriétaires de ce monument historique, quelque peu transformé, accueillent aujourd'hui encore des touristes dans leur Bed and Breakfast.

A l'époque les commis jouissaient d'un four à pain personnel (grand privilège puisque celui-ci était général communal) et d'un grenier à grains. En fait de port il s'agissait d'un endroit où les barques pouvaient faire halte. La bâtisse date du 17<sup>ème</sup> siècle comme le Canal tout comme les platanes et comme le tilleul au bord de la route.

Avant de rejoindre la route nous croiserons une borne romaine. En fait il s'agit d'un moulage d'une borne découverte lors de la construction du Canal en 1640 et qui atteste d'une voie romaine.



Elle nous dit par ses inscriptions qu'ils nous restent 41 000 pas avant d'arriver à Avenches.

En face de vous il vous faut imaginer la continuation du canal. Un tronçon de ce canal est encore utilisé de nos jours, non pour la navigation mais pour le drainage des eaux. Si vous avez le temps et le courage de monter sur le haut du Mormont, vous pourrez voir du sommet la trace rectiligne du tracé du canal dans le fond de la vallée.

### **[Journée européenne du patrimoine au Canal d'Entreroches](#)**

Découvrez la galerie de photos du samedi 11 septembre 2004

### **[Retour à la liste des vadrouilles en stock](#)**

Contact : [info@vadrouilles.ch](mailto:info@vadrouilles.ch)

## *Liens sur Vadrouilles*

### [La vadrouille d'Entreroches](#)

Visite du Canal d'Entreroches, une vadrouille en stock

### [Géologie du Mormont](#)

Documents Guide-infos : Les découvertes géologiques au Canal d'Entreroches et au Mormont

### [La journée du patrimoine au Canal d'Entreroches](#)

Galerie de photos du 11 septembre 2004

### [L'offre de Vadrouilles](#)

Choisissez une vadrouille en stock ou demandez votre propre vadrouilles [info@vadrouilles.ch](mailto:info@vadrouilles.ch)

## *Liens sur le Canal d'Entreroches*

### [Journal 24Heures](#)

### [Patrimoine Suisse](#)

### [Dictionnaire historique de la Suisse](#)

### [Memo - site d'histoire](#)

### [Journée du patrimoine à Entreroches](#)

[11 et 12 septembre 04, communiqué de presse](#) (Etat de Vaud)

### [Bed and Breakfast au port](#)

### [Randonnée au Mormont](#)

Relier le Rhône au Rhin : un projet pour le XXIème siècle ?

### [Le Temps](#)

### [Objectif Réussir](#)

### [Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin](#)

---

Pascale Deppierraz, webmasterine aussi de [www.dominique-scheder.ch](http://www.dominique-scheder.ch) , Tout est chanson! Bonr